FLOTA NARODOWA

5-6

N 4-5

MAJ - CZERWIEC

1 9 2 9



MINISTER POCZT I TELEGRAFÓW INŻ. IGNACY BOERNER WIELKI PROPAGATOR KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

ORGAN KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 1 lutego 1929 roku aż do odwołania

Komunikacja utrzymywana jest:	GODZINA	KIERUNEK	GODZINA	Komunikacja utrzymywana jest:
		Warszawa — Gdańsk		
Poniedziałki, środy, piątki	12.00 ↓	Warszawa	12.00 ↑	Wtorki, czwartki, soboty
	14.30	Gdańsk	9.30	
		Warszawa — Poznań		
	13.00 ↓	Warszawa	11.30 ↑	
	15.00	Poznań	9.30	
		Warszawa — Katowice — Kraków		
Codziennie z wyjątkiem niedziel	8.30 ↓	Warszawa	15.15 ↑	Codziennie z wyjątkiem niedziel
	10.45	Katowice	13.00	
	11.00	Katowice	12.45	
	11.30	Kraków	12 15	
		Warszawa — Lwów		
Wtorki, czwartki, soboty	12.30 ↓	Warszawa	11 45 ↑	Poniedziałki, środy, piątki
	15.15	Lwów	9.00	
		Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń		
Poniedziałki, środy, piątki	9.45 ↓	Kraków	13.40 ↑	Poniedziałki, środy, piątki
	10.15	Katowice	13 10	
	11 15	Katowice	12.15	
	13 30	Brno	10.00	
	13.45	Brno	9.45	
	14 45	Wiedeń	8.45	
		Kraków — Katowice — Wiedeń		
Wtorki, czwartki, soboty	9.45 ↓	Kraków	13.40 ↑	Wtorki, czwartki, soboty
	10.15	Katowice	13.10	
	11.15	Katowice	12.00	
	14.30	Wiedeń	8.45	

CENY BILETÓW

LINJA	CENA	Warszawa	Gdańsk	Lwów	Kraków	Katowice	Poznań	Wiedeń	Brno
Warszawa	zł.	—	70	80	60	60	65	125	110
Gdańsk	„	70	—	120	—	—	—	—	—
Lwów	„	80	120	—	—	–	120	—	—
Kraków	„	60	—	—	—	20	—	90	70
Katowice	„	60	—	—	20	—	—	85	60
Poznań	„	65	—	120	—	—	—		—
Wiedeń	Sz. aus.	100	–	—	75	70	—	—	30
Brno	K. Cs.	440	—	—	280	240	—	125	—

CENA ZŁ. 2

FLOTA NARODOWA

Organ Komitetu Floty Narodowej

POD REDAKCJĄ
RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I STANISŁAWA LECH-TOMCZAKA

ROK II. WARSZAWA, MAJ — CZERWIEC 1929 R. Nr. 5-6.

METAMORFOZA GDYNI



Stary odwieczny dąb w Gdyni ze zdumieniem patrzy na dookolne gmachy, ulice, pajęczynę drutów telegraficznych, dziesięć lat temu widział dookoła tylko piaski i chat drewnianych kilka.

GEN. MARJUSZ ZARUSKI:

DLA DOBRA WIELKIEJ SPRAWY

Komitet Floty Narodowej, rozszerzając coraz więcej działalność swą w kierunku gromadzenia funduszów na budowę Polskiej Floty Morskiej, pragnie podkreślić jeden bardzo dodatni objaw ofiarności nietylko poszczególnych obywateli, lecz również i całych zrzeszeń i instytucyj. I tak: na terenie Rzeczypospolitej dotychczas powstało już z górą 500 Kół K. Fl. N., członkowie których opłacają roczne wkładki na rzecz Komitetu Fl. N.

Niezależnie od tego bardzo wiele Sejmików Powiatowych opodatkowało się w roku bieżącym, wstawiając do swych budżetów rocznych kwoty specjalnie przeznaczone na budowę Polskiej Floty Morskiej. Sumy te zostały już przesłane na conto P. K. O. Nr. 30, Komitetu Floty Narodowej.

Komitet Floty Narodowej stwierdza jednocześnie, że tego rodzaju obywatelskie poczynania na rzecz budowy Polskiej Floty Morskiej nie dotarły jeszcze do bardzo wielu samorządów powiatowych.

W przekonaniu, że apel zwrócony w swoim czasie przez Komitet Floty Narodowej do społeczeństwa i instytucyj samorządowych jedynie uszedł uwagi części tych instytucyj na terenie Rzeczypospolitej. Komitet Floty Narodowej żywi niepłonną nadzieję, że dalsza akcja w kierunku uchwalenia przez Samorządy Powiatowe sum na rzecz budowy Floty Morskiej, rozwinie się i w krótkim czasie na terenie Rzeczypospolitej, wszystkie Sejmiki Powiatowe pójdą po linji zasilania funduszów na rzecz budowy silnej Floty Morskiej. Potrzeby w tym kierunku są wielkie. Państwo nasze, pragnąc uniezależnić się od wpływów obcych, a temsamem zatrzymać w kraju kolosalne sumy, jakie płaci innym narodom za przewóz swoich i obcych towarów (w r. 1928 wydało 350 miljonów), musi w najbliższych latach posiadać silną flotę morską. Flotę taką Polska będzie mogła posiadać, o ile najszersze warstwy społeczeństwa t. j. jak poszczególni obywatele tak sfery zamożne oraz instytucje, Samorządy i Gminy w zrozumieniu tej wielkiej potrzeby narodowej, przyłożą swą cegiełkę przez stałe zasilanie funduszów Komitetu Fl. N.

Komitet Fl. N., pokładając wiarę w niespożytą energję i ofiarność obywateli dla dobra wielkiej sprawy, dowody czego niejednokrotnie miały miejsce w historji naszego narodu, żywi nadzieję, że i w tym konkretnym wypadku społeczeństwo nasze spełni swój obowiązek.

JÓZEF ZAGÓRSKI:

PIERWSZA POLSKA EKSPEDYCJA NAUKOWA DO AFRYKI

(DOKOŃCZENIE).

Z tych szkicowo rzuconych danych, dotyczących Angoli, widać jasno, jakie znaczenie ma dla nas ten teren. Polska, nieposiadająca terenów kolonjalnych, musi dążyć choćby do ich surogatu, przy ważnym momencie zwrócenia bacznej uwagi na terytorja, które nie będąc jednostkami państwowemi, leżą w strefach kolonjalnych.

Młode państwa połudn.-amerykańskie o tyle mniej nadają się do tworzenia narodowych skupisk, że *nie dopuszczają wychodźctwa do łączności gospodarczej z Polską,* co powinno być zasadniczym postulatem polskiej myśli kolonjalnej.

Opieka nad emigrantami.

Skazywanie emigranta na twarde i niebezpieczne warunki życia pionierów po to, by w wykarczowanych przestrzeniach powstały polskie wsie, a obce miasta centralizowały handel produktami polskiego rolnika i dostarczały mu obcych maszyn i narzędzi, nie jest ani celowem, ani też dla Rzeczypospolitej i naszego wychodźctwa pożądane.

Tezy delegacji polskiej na XIII kongresie handlowym w Rio de Janeiro, zmierzające do tego, by państwa imigracyjne, które przyjmują wychodźców z jednej, a państwa emigracyjne z drugiej strony nawiązały żywe stosunki handlowe, pozostały w sferze dezyderatów.

Narazie państwa emigracyjne płacą haracz z ludzi państwom imigracyjnym, dlatego tak zasadniczo należy odróżnić kolonizację planową na terenach, gdzie swoboda działalności będzie zagwarantowana, od kolonizacji obecnie praktykowanej, które tę swobodę krępują.

Chłop polski doskonały pionier.

Chłop polski, nadający się znakomicie na pioniera, czego dowiódł chociażby w Paranie, gdzie puszczony bez opieki, bez pewnego choćby odsetka inteligencji, bez myśli o wytworzeniu jednolitego skupiska, stał się pierwszorzędnym obywatelem swej nowej ojczyzny. Dla Polski jest on stracony, bo Polska traci w nim podatnika i żołnierza, ale wzorowy i niespotykany typ pioniera, który, gdy się nim pokieruje odpowiednio, może niepospolite oddać usługi polskiej myśli kolonjalnej.

Jednym z krajów najbardziej odpowiadających naszym interesom kolonizacyjnym jest bezwątpienia Angola.

Zabiegi Rządu Portugalskiego o kolonistów Polaków.

Nasuwają się pytania, dlaczego od tak dawna czynione zabiegi rządu portugalskiego celem zatrudnienia Europejczykami tej kolonji nie dały zadowalających rezultatów.

Widocznie albo rząd portugalski nieudolnie prowadzi gospodarkę w Angoli, lub też warunki miejscowe nie odpowiadają świeżo przybyłym z Europy emigrantom.

Sądzę, że zanim Rząd Polski poczyniłby jakiekolwiek kroki porozumiewawcze z Portugalją w tej materji, powinien w najbliższej przyszłości zebrać materjał wyczerpujący na miejscu. Rząd portugalski oddawna zwrócił szczególną uwagę na wzorowy typ „Pioniera Polaka" i różnemi sposobami stara się go w jak największej ilości przyciągnąć do Angoli (drogą jak dotychczas u nas prak-

tykowaną), przy każdej okazji wykazując emigrantom jak największe korzyści dla osadnictwa.

Rewizja mandatów w Afryce.

Zbliża się rok 1931, a z nim rewizja mandatów w Afryce. Należy zdecydowanie poruszyć sprawę terenów mandatowych w Afryce Południowej, do części których mamy bezsprzecznie prawa.

Liczny bowiem zastęp polskich eksploatatorów w czasie naszej niewoli zdobywał dla obcych państw różne kraje w Afryce (Beniowski — Madagasgar, Strzelecki — Kamerun, Janikowski i Tomczek — Pobrzeże Kości Słoniowej) i inni, z których wielu tam zginęło.

Nawiązując do wysiłków naszych pionierów, my w wolnej już Polsce robimy wielki polski raid samochodowy przez Afrykę, który zadokumentuje, że w pochodzie cywilizowanych narodów, nie zostajemy w tyle, i że do terenów mandatowych, byleby z dostępem do morza, mamy pretensje, a nawet prawo i musimy stać się Państwem kolonjalnem, posiadającem własne plantacje surowców, potrzebnych dla naszego przemysłu, — nadprodukcję zaś ludzką, byśmy mogli, choć w części, pod opieką Państwa tam lokować.

Aby program ten w całości wypełnić, należy mieć silną flotę handlową, osłoniętą przez flotę wojenną.

Lecz, mimo dekretu wydanego w dniu 28 listopada 1918 roku przez Naczelnika Państwa, Józefa Piłsudskiego, mocą którego powołana została do życia marynarka wojenna w odrodzonej Polsce, społeczeństwo tradycyjnie nie zdawało sobie sprawy z wartości posiadania morza i sposobu jego wykorzystania. Jednak, pomimo piętrzących się przeszkód, praca twórcza nie ustaje.

Polska staje się Państwem morskiem! Przez zdobycie kolonji, stan posiadania na morzu wzrastać będzie z dniem każdym, a szlaki morskie nabiorą pierwszorzędnej wagi.

Społeczeństwo z wiekowej drzemki zbudzi się, gdy zacznie odczuwać realne korzyści z posiadania morza, które niezaprzeczenie odegra rolę gwarancji dobrobytu i potęgi mocarstwowej Państwa; oraz stanie przed Polską nowe zadanie wielkich zmagań na szerokiej arenie światowej i zrodzi się idea przewodnia dla narodu w jego dziejowym pochodzie.

Cel ekspedycji.

Z powyższego widać jasno cel „Pierwszej Polskiej Ekspedycji Naukowej do Afryki", która dąży do tego, by polska myśl, polska przedsiębiorczość, polska twórczość postawiły nas obok wielkich mocarstw, zaszczytnie wsławionych dla cywilizacji ogólnoludzkiej.

O NAJWIĘKSZĄ STREFĘ WOLNOCŁOWĄ W PORCIE GDYŃSKIM

Wszystkie większe porty europejskie i pozaeuropejskie posiadają tak zw. strefy wolnocłowe, posiada ją również: Gdańsk, nie otrzymał jej jeszcze port Gdynia.

Sprawa konieczności ustanowienia strefy wolnocłowej w Gdyni była niejednokrotnie omawiana na łamach naszej prasy morskiej („Morze", „Żeglarz Polski", Żegluga"), obecnie z chwilą wzmożonego rozrostu portu Gdynia, staje się coraz bardziej paląca i należy się spodziewać, że sfery miarodajne rozstrzygną ją w najbliższym czasie ustanawiając strefę wolnocłową w porcie gdyńskim i to znacznie większą stosunkowo, niż ma ją port gdański.

Jeden z wybitnych przemysłowców węglowych dr. Feliks Hilchen jest bezwzględnym rzecznikiem jaknajwiększej strefy wolnocłowj w Gdyni.

Argumenty przytoczone przez niego są wymowne i dlatego w streszczeniu przytaczamy je.

Oto korzyści, jakie daje strefa wolnocłowa dla
1) importera,
2) eksportera,
3) właściciela okrętu i jego zastępcy, maklera,
4) urzędu skarbowo-celnego i
5) zarządu portu.

Importer? Dla importera, przywożącego do Polski towar podlegający ocleniu, jest ważne, by manipulacja clenia była jak anjbardziej nieskomplikowana; by towar mógł być clony w miarę zapotrzebowania przez spożywcę i by towar mógł być składany na terytorjum państwa kupującego dla możności każdorazowego zbadania go, obejrzenia, sprawdzenia, wolnocłowa strefa w porcie nie naraża kupca na straty, wynikające z formalistyki władz celnych i związane z tem przetrzymywanie wyładowującego okrętu.

Eksporter? Dla eksporterów z Polski strefa wolnocłowa ma tę dogodność, że na towar będący w wolnej strefie łatwiej mogą uzyskać kredyt, pomijając już tak zw. cła wywozowe, występujące w tych lub innych postaciach, które są anomalją powojenną, tymczasowością.

Właściciel okrętu i jego zastępca, makler? Ci jedynie sprawnie pracują w porcie wolnocłowym. Okręt wygrywa na czasie, unika całego balastu zbędnej dlań formalistyki clenia. To samo odnosi się do wielkich pasażerskich okrętów, zatrzymujących się na kilka dni w porcie.

Urząd skarbowo celny? Clenie towarów przychodzących i wychodzących w porcie wolnocłowym dla urzędników jest bezwzględnie dogodniejsze i wymaga mniej personelu. Tu też da się rozgraniczyć zupełnie dwie funkcje: wymiar cła i ochronę przed kontrabandą, co ułatwia spełnianie czynności odnośnych urzędników.

Zarząd portu? Zadowolenie klijenteli jest rękojmią rozkwitu portu i pochwałą działalności zarządu portu.

Pod względem technicznym zarządzanie portem, posiadającym strefę wolnocłową, niedostępną dla postronnych osób, jest ułatwione znacznie.

Z powyższego wynika, że im strefa wolnocłowa będzie większa w porcie Gdyni, tem będzie to dla rozwoju portu lepiej. Lecz czy i dla polskiej ekspansji gospodarczej?

W normalnych warunkach strefa wolnocłowa służy bardziej importerowi, niż eksporterowi. Jeżeli eksport polski ze strony państwa w postaci kredytów i urządzeń technicznych otrzyma w strefie tej należyte poparcie, trzy czwarte portu gdyńskiego winno stanowić strefę wolnocłową. *rd. kr.*

OGRANICZENIA I ULGI CELNE W KRAJACH ZAMORSKICH

Poniżej podajemy zestawienie, oparte na materjałach urzędowych (Min. Przem. i Handlu), ilustrujące ważniejsze ograniczenia i ulgi celne, wprowadzone w r. 1928 w krajach zamorskich.

Zestawienie to jest niezmiernie ciekawe ujawnia bowiem obok przemijających objawów życia gospodarczego poszcególnych krajów pewne stałe tendencje ewolucji gospodarczej i tem samem stanowi cenny przyczynek dla naszych handlowców morskich.

Nowe taryfy celne weszły w życie w r. 1928 w Chile, Persji i Peru. W Chinach nowa taryfa celna weszła w życie od dn. 1 lutego 1929 r. Rewizje taryf przygotowywane są i oczekiwane na lata 1929 i 1930 w Egipcie, Hiszpanji, Turcji i Stanach Zjednoczonych A. P. Zmiany taryfowe w związku z zawartemi nowemi traktatami nastąpiły w szeregu krajów: najważniejsze z nich i stosunkowo największe objętością zmienionych stawek nastąpiły w Bułgarji, Kanadzie, Francji i Unji Południowo-Afrykańskiej.

Anglja. W myśl ustawy finansowej z 1928 r. od kwietnia ustanowione zostały cła na lekkie oleje hydrocarbonowe (nafta, benzol, terpentyna i t. p.) i na guziki, a cła i akcyza na latarki mechaniczne, cła na obcy cukier nierafinowany i cukier imperjów, melassę, glukozę i sacharynę zostały zredukowane, przy równoczesnem obniżeniu akcyzy. Cła na artykuły zawierające cukier (kandyzowane owoce, cukierki, skórki owocowe osmażane, konserwy owocowe, powidła, mleko kodensowane, słodzone napoje i t. p.) zostały odpowiednio wyrównane od 1 lipca. Ustawa finansowa wprowadza także pewne udogodnienia dla preferencyjnego traktowania filmów pochodzących z imperjów. Cło na naczynia emaljowane z żelaza i stali zostało nałożone od czerwca.

Australja.. W marcu 1928 r. wprowadzoną została w życie uchwalona jeszcze w listopadzie 1927 r. obniżka cła na koronki, wyroby nożownicze i motocykle. W tym samym miesiącu wprowadzone zostały zmiany cła odnośnie pewnych materjałów wełnianych, używanych powszechnie do wyrobu wierzchnich okryć.

Nowa Zelandja. Z wyjątkiem pewnych zmian w taryfie preferencyjnej na korzyść Anglji poczynionych, żadne uzupełnienia, zniżki lub podwyżki cła w taryfie nie zostały poczynione.

Kanada.. Prowizorjum budżetowe, przedłożone par-

ROZBUDOWA PORTU GDYNIA



Budowa chłodni przy Basenie Marszałka Piłsudskiego. *Fot. Photo-plat.*

lamentowi 16 lutego 1928 r., zawierało szereg propozycyj co do zmian w taryfie celnej, lecz propozycje te w toku dyskusji zostały mocno zmienione i poczyniony został szereg dodatków do nich. Zasadniczą rzeczą była dalsza reklasyfikacja grupy tekstylnej taryfy. Odnośnie taryfy preferencyjnej (mającej zastosowanie tylko do towarów angielskich i krajów Imperjum Brytyjskiego) nastąpiło podwyższenie wartości wymaganego udziału pracy i materjału brytyjskiego w wartości towaru z 25 do 50%.

Nowa Funlandja. Od dnia 20 listopada ub. r. wprowadzone zostały pewne zmiany do taryfy celnej. Sznury i linki używane do celów rybackich i wyrobu sieci zostały zwolnione od cła, obniżone zaś zastało cło na masło, oleomargarynę, tytoń i pewne gatunki ubrań.

Irlandja. Ustawa finansowa (N. 11 z 1928) wprowadziła zmiany ceł na automobile, butelki szklane, słoiki i puszki, cukier i zwolnienie od cła lakierów spirytusowych, stożków i form do wyrobu kapeluszy.

Unja Południowo-Afrykańska. Cła na szereg artykułów zostały zmienione z mocą obowiązującą od kwietnia 1928 o ile chodzi o podwyżki i z mocą obowiązującą od 7 czerwca, jeżeli chodzi o zniżki. Te ostatnie obejmują pewne gatunki artykułów bawełnianych, pończochy, wyroby szklane i porcelanowe, wyroby nożownicze, herbata i maszyny do szycia.

Indje Brytyjskie. Od dnia 3 kwietnia obowiązują pewne zmiany w taryfie celnej, zawierające między innemi ustanowienia cła 5% ad valorem na pasy i taśmy i obniżkę cła na sierść wielbłądzią o 5½. W związku z poleceniem Dyrekcji Ceł, cło protekcyjne na żelazne i stalowe druty i siatki zostało zniesione, a cło na mutry i bolce podwyższone od 1 kwietnia 1928 r.

Belgja i Luxemburg. Pewna ilość zniżek celnych pomieszczoną została w traktacie handlowym z Jugosławją, obowiązującym od 9 lutego 1928 r. W myśl układu francusko-belgijskiego, obowiązującego od 15 kwietnia ub. r. cła ad valorem dla szeregu artykułów jedwabnych zostały obniżone i poczynione zmiany (przeważnie podwyżki) w stawkach specyficznych taryfy. Rokowania były oparte na propozycji belgijskiej przyjęcia zasady podwyżki „koeficjenta zwyżkowego", aby dostosować cło specyficzne do podwyżki cen, spowodowanej deprecjacją franka belgijskiego w 1926 r. Jednakże rewizja całego „koeficjenta" nie może nastąpić odrazu, zależy bowiem od zawarcia odpowiednich porozumień z krajami, z któremi Belgja zawarła dotychczas traktaty handlowe.

Bułgarja. Generalna podwyżka ceł nastąpiła w dniu 26 lipca, na skutek podwyżki „agia" przy płaceniu cła papierowym pieniądzem z 1.500 na 2.000%. Pewne rusowce i pewna ilość artykułów gotowych (przeważnie artykuły, odnośnie których niema konkurencji cudzoziemskiej, lub które nie są produkowane w Bułgarji) została wolna od tej podwyżki. Cła na pewne artykuły żywnościowe i t. p. zostały obniżone w traktacie z Turcją, który wszedł w życie 1 października.

ROZBUDOWA MIASTA GDYNI



Budowa kompleksu gmachów szkoły morskiej. *Fot. Photo-plat.*

Danja. Od dnia 1 kwietnia zostały wcielone do taryfy cła na artykuły luksusowe (stosowane od roku 1924 w drodze tymczasowych przepisów); — ponadto nastąpiła pewna ilość zmian stawek celnych, przeważnie o charakterze drugorzędnym, obecnie rozpatrywana jest kwestja wprowadzenia akcyzy na czekoladę i cukry i zmiana akcyzy na papierosy i inne produkty tytoniowe.

W Islandji cła ad valorem zostały podwyższone o 50%, a cło na węgiel podwojone.

Francja. Rewizja taryfy celnej, rozpoczęta we wrześniu 1927 r. została zakończona w okresie luty — kwiecień 1928 r. Zmiany bądź to spowodowały podwyżkę stawek nieobjętych częściową rewizją taryfy, dokonaną w 1927 r. (jakkolwiek w wielu wypadkach nie do wysokości proponowanej w ustawie o generalnej rewizji taryfy celnej z wiosny 1927 r.), bądź to obniżką pewnych stawek. Podwyżki wprowadziła przeważnie ustawa z 2 marca 1928 r., do której załączone zostały listy.

Lista A. zmieniała cła na jedwab i mieszane wyroby z jedwabiu, przeważnie podwyższając je, chociaż objęła także pewną ilość zniżek, wprowadzonych w tymczasowym traktacie francusko-szwajcarskim.

Lista B. (t. zw. „additif douanier") zawiera głównie podwyżkę stawek minimalnych, która okazała się konieczną w związku z pierwszym od ukończenia wojny światowej traktatem handlowym, zawierającym klauzulę największego uprzywilejowania (traktat z Niemcmi). Jak wiadomo bowiem do tego czasu Francja prowadziła politykę nieudzielania całej taryfy minimalnej w drodze porozumień traktatowych, nie uznając tem samem klauzuli największego uprzywilejowania.

Wobec traktatu z Niemcami okazało się koniecznem podwyższenie istotnie niskich stawek minimalnych. Cła na naftę i produkty naftowe podwyższone zostały ustawą z dnia 16 marca. Pewne niewielkie zmiany są jeszcze przewidywane, natomiast zasadniczych zmian w bliskiej przyszłości spodziewać się nie należy. Zasadniczo rewizja dokonana została właśnie ustawą z dnia 2 marca.

Syrja. Cła na szereg artykułów (głównie surowców, ale równie produktów farmaceutycznych, przędzy i pewnych wyrobów metalowych) zostały zniesione lub obniżone od dnia 3-go wrześn'a, 1928 r.

Tunis. W lipcu cła na niektóre artykuły zostały podwyższone do wysokości i ceł francuskich, przyczem te same artykuły pochodzenia francuskiego i algierskiego zostały zwolnione od cła. Jest to jednym z kroków do unji celnej francusko-tunetańskiej.

Niemcy. W ciągu r. ub. dokonano tylko niewielkich kilku zmian w taryfie celnej. Klasyfikacja taryfowa części motorów została uzupełniona ustawą z 15 stycznia i niektóre zmiany taryfowe zostały dokonane jako rezultat układów handlowych, odnosząc się między innemi do produktów zwierzęcych, jedwabnych welwetów i pluszów, rodzynków, plecionych dywanów i olejów z bobu soja. Pewne dalsze zmiany (zniżki) zostały spowodowane układem handlowym z Francją. Opracowany został ponadto i przedłożony parlamentowi projekt obniżki cła na szereg artykułów (drugorzędnych z punktu widzenia importu niemieckiego i równocześnie drugorzędnych z punktu widzenia naszej ekspansji handlowej). Projekt ten, mający wejść w życie z dniem 1 lutego b. r. dotychczas nie został wprowadzony. W grudniu 1928 r. podwyższone zostało cło na cukier.

Grecja. Wiele zniżek celnych w ub. r. zostało wprowadzonych naskutek zawarcia nowych traktatów handlowych. Odnoszą się one do linoleum (traktat z Łotwą, obowiązujący od 16 lutego 1928 r.), szeregu artykułów metalowych, kotłów i maszyn, instrumentów, chińszczyzny, różnych chemikalji, farb, papieru, i wyrobów z niego, pończoch bawełnianych, zabawek, świecidełek i t. p., (traktat z Niemcami obowiązujący od 1 lipca 1928 r.), różnych produktów żywnościowych zwierzęcych i roślinnych, drzewa i t. d. (traktat z Jugosławją, który wszedł w życie 1 listopada). Pewne dalsze zniżki, odnoszące się głównie do surowców i produktów zwierzęcych, przewidziane są w traktacie z Albanją, który nie wszedł jeszcze w życie. Od 1 listopada „agio" przeliczenia złota na monetę papierową przy płaceniu cła zostało podwyższone z 14 na 15.

Hiszpanja. Generalna rewizja taryfy celnej została odłożoną dekretem królewskim z 29 listopada 1928 r. i nowa taryfa ma wejść w życie prowizorycznie od 1 października 1929 r., a definitywnie być wprowadzoną od 1 stycznia 1930 r. Zawarty został szereg porozumień z krajami, (które posiadały w swych traktatach z Hiszpanją zniżki konwencyjne), mających na celu zwolnienie stawek od tej fiksacji z dniem 31 grudnia 1928 r. Wobec odłożenia terminu wejścia w życie nowej taryfy, zostało wydane rozporządzenie, utrzymujące w mocy niektóre z tych stawek traktatowych, które miały wygasnąć z końcem 1928 r., i ustanawiające dla innych towarów, objętych traktatowemi zniżkami nową kolumnę w taryfie celnej, pomiędzy dawną kolumną stawek „traktatowych" i t. zw. „drugą kolumną". Pewna ilość zmian została dokonana w marcu 1928 r. kiedy to podwyższone zostało cło na niektóre wyroby aluminjowe.

Holandja. Przedłożony został projekt obniżenia akcyzy na alkohol i produkty alkoholowe. Zmiana ta w jednakiej mierze dotknęłaby import, jak i produkty holenderskie. W październiku ustanowiono cło 8% ad valorem na drewniane pantofle.

Jugosławja. Pewna ilość zniżek celnych została dokonaną przez traktaty z Belgją (wszedł w życie 9 lutego 1928 r.) i Grecją (wszedł w życie 1 listopada). Dalsze drobne zmiany taryfy nastąpiły w drodze dekretów.

Norwegja. 6 lutego 1928 r. usuniętą została 10% dopłata do ceł specyficznych taryfy, istniejąca dla zapewnienia pełnej zapłaty cła w wartości ustanowionej w złocie. Szereg zmian stawek został przeprowadzony w czerwcu, dotycząc między innem podwyżki cła na kryte ołowiem kable elektryczne, pewne rodzaje ubrań, wełnę, przędzę wełnianą i różne wyroby wełniane i obniżki cła na pszenicę i mąkę pszenną.

Portugalja. W ciągu roku dokonano tylko drobnych zmian w taryfie celnej: między innemi dotyczą one pewnych artykułów szklanych, węgla i płynnego paliwa.

Posiadłości portugalskie. W Mozambiku wprowadzoną została nowa taryfa celna 1 stycznia, a w Angoli 1 lipca. Głównym powodem ich wprowdzenia było rozszerzenie preferencyj dla towarów portugalskich. Zasady pobierania ceł ad valorem zostały zmienione dla dostosowania się do deprecjacji lokalnego pieniądza (escudo).

Szwecja. Poczyniono tylko kilka drobnych zmian w taryfie celnej w ciągu roku. Obecnie rozważana jest sprawa czasowej podwyżki cła na pewne gatunki żelaza i stali.

Włochy. Układ z Francją, obowiązujący od 2 kwietnia 1928 r. wprowadził zniżki celne w pewnej ilości pozycyj. Rewizja układu w sprawie cła na jedwab z Francją, obowiązującą od 24 lipca, spowodowała podwyżkę cła na pewne gatunki przędzy jedwabnej i wyrobów jedwabnych, obniżyła natomiast cła na pewne rodzaje wyrobów

mieszanych jedwabno-bawełnianych. Pewne nieliczne zmiany przeprowadzone zostały w drodze dekretów w ciągu roku, dotycząc między innemi podwyżki cła na średniogatunkowe cegły, kwas borowy, pszenicę i mąkę pszeniczną oraz wprowadzenia cła na koks. Kilka zniżek celnych przewidzianych jest w podpisanym w lipcu traktacie z Węgrami, który jednakowoż jeszcze nie wszedł w życie.

Brazylja. Przedłożona została Kongresowi ustawa o podwyżce cła na przędzę bawełnianą, tkaniny i t. p. Generalna rewizja taryfy celnej została narazie odłożoną.

Chile. 22 lutego 1928 została zatwierdzona nowa taryfa, która ogólnie biorąc zawiera stawki wyższe, niż dawna. Zaczęła ona obowiązywać w lutym w odniesieniu do: a) zniżonych stawek i b) nowych stawek, nałożonych na artykuły, dotychczas wolne od cła: w odniesieniu do podwyższonych stawek (dotyczy to między innemi wyrobów bawełnianych i wełnianych) weszła w życie 22 kwietnia. W styczniu zrewidowane zostały cła na węgiel i naftę.

Costa-Rica. Opłata konsularna, wynosząca dotychczas 2% całego obowiązującego cła, obliczaną jest od 1 stycznia 1929 od wartości towarów w wysokości ½% dla artykułów pierwszej potrzeby, 2% od napojów alkoholowych i 1% dla wszystkich innych.

Haiti. Anglja na podstawie wymiany not z dnia 25 lutego 1928 r. uzyskała klauzulę największego uprzywilejowania, czyli zniżkę $33^1/_3$% na towary, objęte modus vivendi Haiti z Francją. 3 sierpnia poczynione zostały zmiany w taryfie, dotyczące nafty, maszyn rolniczych i ich części, spirytusu i napoi wyskokowych, wyrobów szklanych, olejków i esencji, sprzętu drukarskiego i mebli.

Kuba. Obniżone zostało cło na przędzę bawełnianą, nici i krepy.

Meksyk. W drodze specjalnych rozporządzeń zostały wprowadzone podwyżki cła na atrament, wstążki jedwabne, przędzę jutową i wyroby jutowe i drzewo. Nowa taryfa celna ma wejść w życie w r. 1929; w myśl jej przepisów nie będą już wymagane świadectwa konsularne, a tylko faktury będą zaświadczone przez konsulaty meksykańskie.

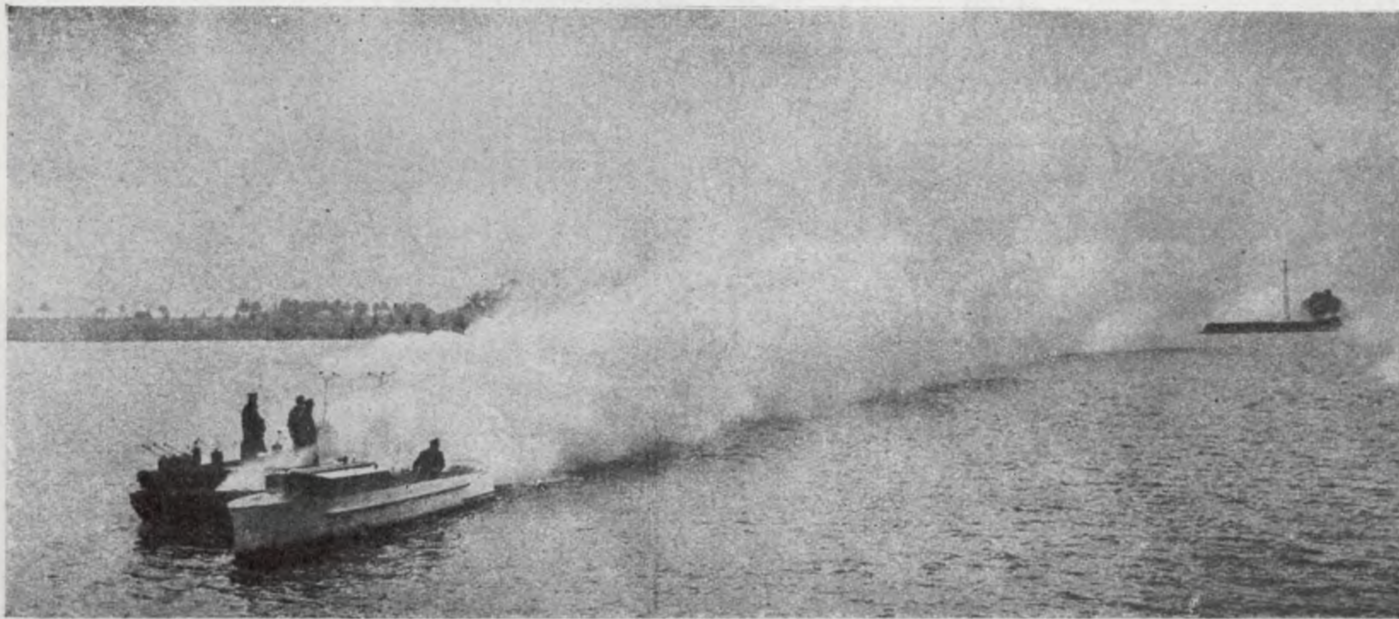
Paragwaj. Zniesionem zostało cło na maszyny tkackie dla przemysłu bawełnianego.

Z NIEMIECKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ



Aparat do wytwarzania sztucznej mgły.

Z MANEWRÓW NA WODACH PRUS WSCHODNICH



W Prusach Wschodnich odbyły się ćwiczenia z wytwarzaniem mgły zasłonowej, rozsiewanej z pędzących łodzi motorowych. Wytwarzane przez specjalne aparaty, stojące na łodziach motorowych, gazy oblekają tumanem pobrzeże i zasłaniają stojące dalej statki.

Peru. Z dniem 2 stycznia 1928 r. weszła w życie nowa taryfa celna. Główne zasady poprzedniej taryfy nie uległy zmianie, zmiany tylko zostały poczynione tak w klasyfikacji jak i wysokości stawek. Cła na bawełnę i wyroby wełniane naogół zostały lekko obniżone.

Stany Zjednoczone. W myśl zasad „flexible Tarif" cła na plecione dywany bawełniane, barium carbonatum, sodium silico-fluoride, fluorspar i potassium permanganatum, zostało podwyższone. Oczekiwaną jest w roku 1929 ogólna rewizja taryfy celnej, przeważnie w kierunku zwyżkowym.

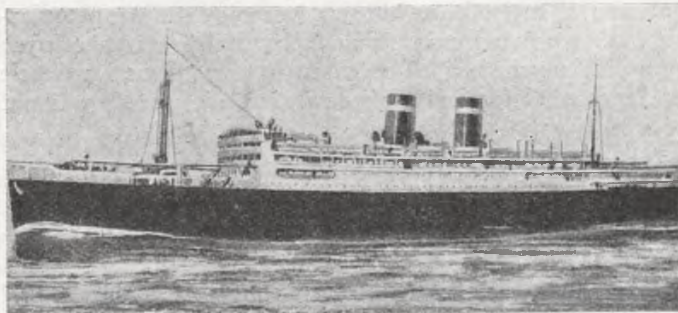
Urugwaj. Pewne drobne zmiany taryfowe zostały poczynione w ciągu roku, odnosząc się między innemi do rewizji sposobu obliczania cła ad valorem w działach taryfy, obejmujących skóry i obuwie, ozdoby i przybory toaletowe i modyfikacji klasyfikowania automobili i pojazdów.

Wenezuela. Zmiany taryfowe w r. 1928 objęły między innemi kakao, specjalną żywność dla dzieci, podwozia samochodowe i pewne rodzaje żelaza i stali.

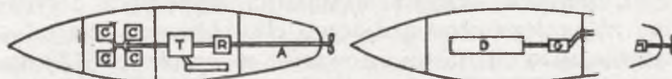
Chiny. Dokonywane były prace nad nową, autonomiczną taryfą celną, która weszła w życie jednak dopiero 1 lutego 1929.

Persja. Zrewidowaną została umowa handlowa angielsko-perska, na skutek czego Persja uzyskała zupełną swobodę autonomicznego ustanowienia taryfy celnej. Dla państw traktatowych stosowane są obecnie w Persji stawki minimalne nowej taryfy celnej.

NAJWIĘKSZY OKRĘT PORUSZANY ELEKTRYCZNOŚCIĄ

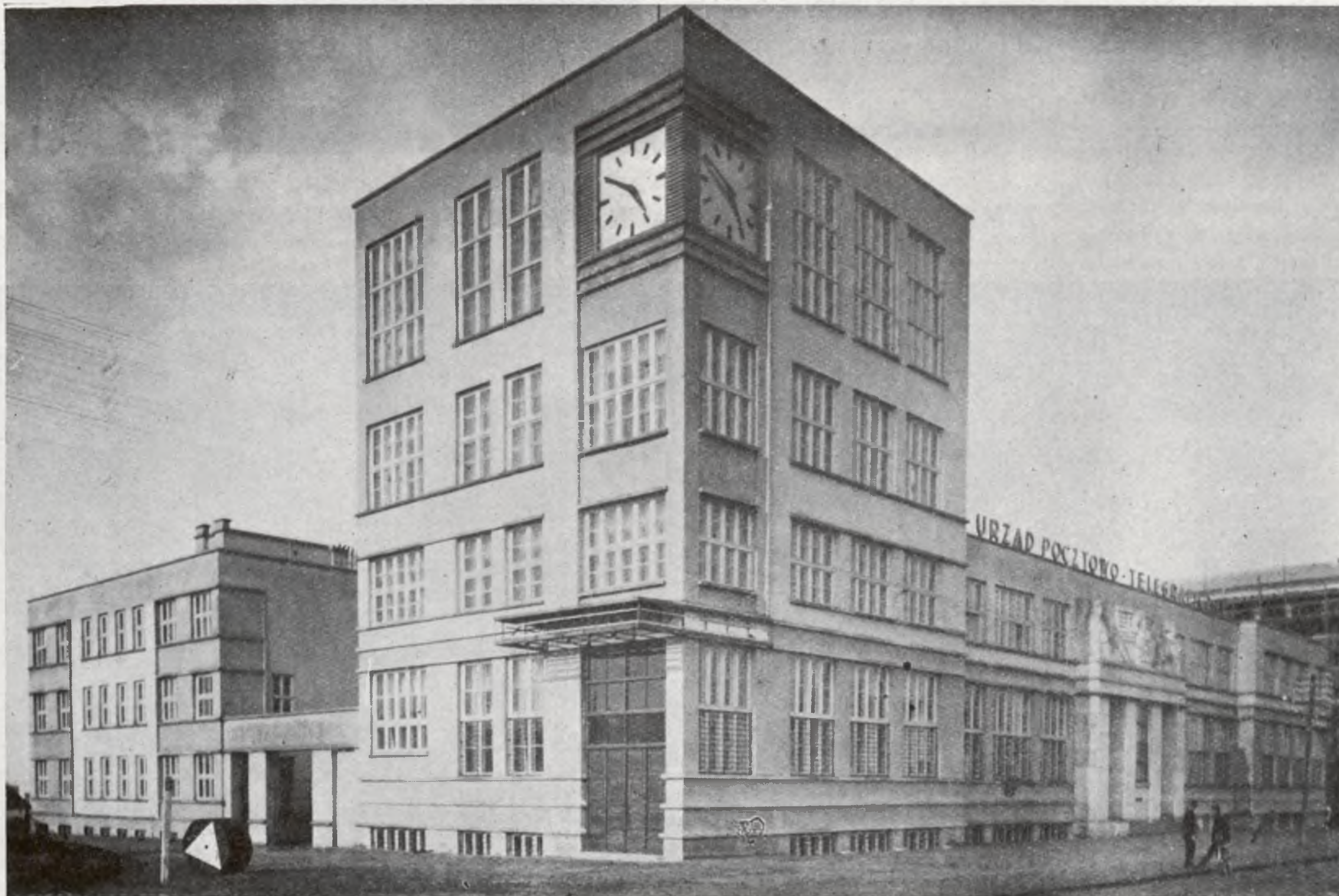


Amerykański okręt „Virginia", pojemności 35 tys. ton, siła elektryczna 8,500 CH. Konstrukcja okrętów z napędem elektrycznym jest bardziej prosta i mniej maszyny zajmują miejsca, co uwidacznia rysunek, porównywujący okręty z napędem parowym i elektrycznym.



Egipt. Opracowywana jest obecnie nowa taryfa celna, mająca wejść w życie w r. 1930. Mają w niej być dotychczasowe cła od valorem zastąpione specyficznemi stawkami.

ROZBUDOWA MIASTA GDYNI



Nowowybudowany gmach poczty. Otwarcie gmachu odbyło się uroczyście w czerwcu r. b. Wnętrza gmachu urządzone są w stylu najbardziej nowoczesnym.

LINJE OKRĘTOWE

POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE

STAŁA KOMUNIKACJA MIĘDZY GDYNIĄ I ANGLJĄ

Od dwóch miesięcy przeszło istnieje polsko-angielskie Towarzystwo Okrętowe (Polish - British Stamship Company), które postawiło za zadanie stworzenie stałej komunikacji między Gdynią a Londynem.

Na czele tego t-wa stoi były naczelnik urzędu marynarki handlowej w Gdańsku, członek polskiej delegacji Rady portu i dróg wodnych w Gdańsku p. Komandor Stanisław Witkowski, człowiek bardzo energiczny, przedsiębiorczy, uczynny i pełen wiary w rozwój tego Towarzystwa, mimo znacznych trudności, jakie ma do przezwyciężenia, by linja ta stała się popularną i okręty kursowały z pełnym ładunkiem.

T-wo to zostało stworzone dzięki kapitałowi przeważnie polskiemu z pewnym udziałem kapitałów angielskich, utrzymuje ruch pasażersko - towarowy między Polską a Anglją.

Posiada cztery okręty, nabyte od znanej, wielkiej angielskiej linji okrętowej „Ellerman Wilson Line", której siedziba znajduje się w Hull. Są to cztery duże wytworne i doskonale zbudowane parowce, z których największy „Premjer" — ma 3,540 tonażu, trzy zaś mniejsze ochrzczone: „Warszawa", „Łódź" i „Rewa" — po 2.500 ton.

„Premjer" został zbudowany w r. 1922, a więc jest to okręt jeszcze zupełnie niezużyty, niemal nowy, kosztował około 300.000 f. sterlingów (13 i pół milj. złotych), Tow. Okrętowe Polsko-Brytyjskie kupiło go wyjątkowo tanio.

Jest to powojennego typu parowiec jednokominowy, wyekwipowany zarówno do przejażdżek morskich jak i do transportu towarowego. W kajutach I i II klasy może pomieścić 42 pasażerów, a w III klasie 426, zaś w „dnie" swojem może przewieźć każdorazowo 2,170,000 klg. różnych towarów, nie wyłączając takich, które ulegają szybko zepsuciu, jak mięso, masło, jaja. W tym celu posiada specjalną instalację chłodniczą.

Okręt poruszany jest motorem o sile 2.100 koni parowych i robi przeciętnie 25 kilometrów na godzinę, a więc w swej kategorji jest jednym z najszybszych statków handlowych.

Załoga „Premjera" składa się z 65-ciu ludzi wraz z dowódcą, kapitanem Stankiewiczem. Kapitan Sadowski pełni funkcję I-go oficera i posiada do pomocy jeszcze trzech innych oficerów i 4-ch inżynierów-mechaników. Pozatem, na pokładzie stale urzęduje lekarz, radjotelegrafista, no i „last but not least" — sam p. Krzyczko, arcyszef kuchni okrętowej. Ten ostatni, to prawdziwy nabytek dla „Premejra"! Proszę sobie wyobrazić okrąglego jegomościa z miną i wąsami Zagłoby, który był kiedyś pierwszym kucharzem cesarzowej Marji Teodorówny i innych byłych potentatów tej ziemi, a obecnie losy go zagnały po latach tułaczki na pokład polskiego parowca.

Pierwsza i druga klasa są wykładane machoniem, posiadają umywalnie, przypominające urządzenia w wagonach sypialnych. Tutaj komfort panuje rzeczywiście angielski. Kajuty III klasy są bardzo czyste i robią wrażenie całkiem wygodnych. To samo można powiedzieć o pokojach kąpielowych i innych ubikacjach. Nadto wszystkie kabiny posiadają specjalne „koszyczki" papierowe, poprzyczepiane do łóżek „na wypadek morskiej choroby", ale, jak mię zapewniał kapitan Sadowski, są one niemal zbyteczne, gdyż okręt tak jest solidnie zbudowany, że prawie wcale nie „buja"!

Podziwiamy naprawdę wytworną salę jadalną dla pasażerów I i II klasy, „Smoking Room" (salon likierowy) dla pań, na wyższym zaś pokładzie — prześliczną werandę z pianinem i wygodnemi fotelami, gdzie pasażerowie mogą bez żadnej przeszkody podziwiać pejzaż portowy lub morski, popijając jednocześnie kawę i likierki! Czystość i porządek wzorowy. Służba w białych bluzach, działa szybko, sprawnie i bez szelestu, jak przystało na europejskie wymagania. Nad werandą znajduje się jeszcze „pokład dla dzieci", gdzie mogą bawić się w rozmaite gry pod gołem niebem.

Marszruta „Premjera" przewiduje dwie podróże miesięcznie między Londynem i Gdańskiem, przyczem opuszcza on Londyn co piątek o 12-ej w nocy i przybywa do Gdańska po 72-ch godzinach szybkiej, jak na te stosunki, i bardzo wygodnej jazdy. Jego dowódca, kapitan Stankiewicz, był oficerem marynarki rosyjskiej, jest marynarzem doświadczonym, znanym dobrze kierownikiem statku szkolnego „Lwów". Cały personel jest pozatem doświadczonym i doskonale wyszkolony w swym trudnym zawodzie.

Przystań „Premjera" mieści się tuż obok słynnego i majestatycznego mostu „Tower Bridge", obok starożytnej cytadeli „Toweru", około której cała niemal historja Anglji oplotła swą piękną, choć nieraz krwawą, legendę. Przystań ta zowie się „Tom Brown's Warph" i dotrzeć można do niej, przechodząc na południową stronę Londynu przez wspaniały „Tower Bridge", Spacer wart zachodu, bo ruch różnych mniejszych i większych okrętów jest w tem miejscu najbardziej ożywiony i nigdy nie nużący.

Obecnie w okresie Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, liczni turyści z Ameryki, wycieczka za wycieczką wjeżdżają do portu Gdyni pod banderami obcych państw.

P. Komandor Witkowski propaguje w granicach swoich możliwości T-wo Polsko-Brytyjskie. Nasze jednak placówki zagraniczne winny więcej, niż dotąd, pracować dla popularyzowania naszych linji okrętowych, dla zjednywania im psażerów.

POLSKIE WYCIECZKI MORSKIE W R. BIEŻĄCYM

(YACHT-KLUB POLSKI, WYCIECZKI PO BAŁTYKU OKRĘTU P. P. „GDYNIA")

Od kilku lat stają się coraz bardziej popularne w Polsce i coraz częściej organizowane wycieczki morskie.

Ze względu na popularyzowanie morza, na budzenie w naszem społeczeństwie ukochania morza, wycieczki te zasługują na największe w nich nasze uczestnictwo.

Pierwsze „wypady" z naszych portów na Bałtyk i za Bałtyk w wolnej Polsce czynił Yacht-Klub Polski, jego yacht „Witeź" docierał do brzegów Danji, Szwecji i dalej.

Wycieczki te są obecnie kontynuowane, z natury rzeczy jednak są to wycieczki dostępne dla mniej lub więcej zamkniętego koła członków Yacht-Klubu Polski.

P. p. Żegluga Polska w r. b. podobnie, jak lat ubiegłych zapowiada podróże po Bałtyku, dostępne dla wszystkich ze względu na niewysoką stosunkowo opłatę.

Podczas obecnego lata program podróży statku spacerowego „Gdynia", który jest przeznaczony specjalnie dla rzeczonych wycieczek, przedstawia się następująco:

Podróż I: 5 — 23 czerwca:
Gdynia — Ryga — Talinn — Helsingfors — Hangö — Abo — Mariehamn — Stockholm — Kopenhaga — Gdynia.
18-to dniowa okrężna podróż po Bałtyku.

Podróż II: 26 czerwca — 16 lipca:
Gdynia — Stockholm — Gdynia.
16-to dniowa podróż po Szwecji i Norwegji: S/S „Gdynia", po przywiezieniu pasażerów z Polski do Stockholmu w d. 29/VI, zabiera na kurs powrotny (p. podr. III) pasażerów szwedzkich do Polski; po zwiedzeniu przez nich Polski odwozi ich dn. 12/VII do Stockholmu, skąd zabiera z powrotem do Gdyni pasażerów polskich, którzy w międzyczasie zwiedzili Skandynawję.

Podróż III: 29 czerwca — 14 lipca:
Stockholm — Gdynia — Stockholm.
12-to dniowa wycieczka po Polsce dla turystów szwedzkich (p. podr. II).

Podróż IV: 2 — 8 lipca:
Gdynia — Visby — Stockholm — Gdynia.

Podróż V: 9 — 11 lipca:
Gdynia — Bornholm — Gdynia.

Podróż VI: 18 — 31 lipca:
Gdynia — Kopenhaga — Gdynia:
10-dniowe zwiedzanie Danji, w połączeniu ze zwiedzaniem w międzyczasie przez turystów duńskich Polski (por. podr. II).

Podróż VII: 20 — 29 lipca:
Kopenhaga — Gdynia — Kopenhaga.
7-dniowa wycieczka po Polsce dla turystów duńskich (p. podr. VI).

Podróż VIII: 22 — 27 lipca:
Gdynia — Bornholm — Kopenhaga — Gdynia.

Podróż IX: 1 — 14 sierpnia:
Gdynia — Stockholm — Gdynia.
10 dniowa podróż po Szwecji por. podr. II).

Podróż X: 3 — 12 sierpnia:
Stockholm — Gdynia Stockholm.
5-c dniowa wycieczka po Polsce dla turystów szwedzkich (p. podr. IX).

Podróż XI: 6 — 8 sierpnia:
Gdynia — Bornholm — Gdynia.

Podróż XII: 15 — 20 sierpnia:
Gdynia — Bornholm — Kopenhaga — Gdynia.

Podróż XIII: 21 — 27 sierpnia.
Gdynia — Visby — Gdynia.

Podróż XIV: 28 — 30 sierpnia:
Gdynia — Bornholm — Gdynia.

Podróż XV: 31 sierpnia — 6 września:
Gdynia — Visby — Stockholm — Gdynia.

Podróż XVI: 7 — 12 września:
Gdynia Bornholm — Kopenhaga — Gdynia.

Podróż XVII: 14 — 16 września:
Gdynia — Bornholm — Gdynia.

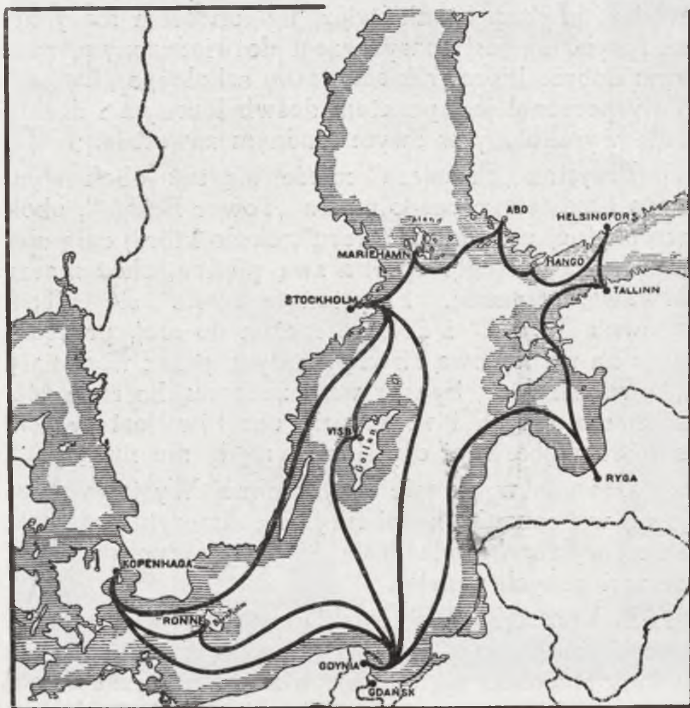
Podróż XVIII: 17 — 22 września.
Gdynia — Kopenhaga — Bornholm — Gdynia.

Podróż XIX: 23 — 29 września:
Gdynia Visby — Stockholm — Gdynia.

Informacji szczegółowych o wycieczkach udziela Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska" Gdynia.

Wycieczki te, dla pragnących odpocząć, są ulgą, szerokiem beztroskiem wytchnieniem; dla pragnących poznać osobliwości, zabytki historyczne i życie krajów nadbałtyckich, są prawdziwą radością.

Ze względu na bilans płatniczy państwa polskiego podróże te również zasługują na poparcie: pieniądz wydany na okręcie „Gdynia" zostaje w kraju, nadto P. p. Żegluga Polska stara się coraz usilniej pozyskać dla Polski turystów obcych, coraz więcej organizować podróże dla obcych, pragnących zwiedzić Polskę i czynić te podróże interesującemi, skracając w nich jednocześnie dni przebywania wycieczkowiczów na lądzie na korzyść podróży po morzu, po portach Bałtyku.



Mapa wycieczek okrętu P. P. „Gdynia".

STAŁA KOMUNIKACJA GDYNIA NEW—YORK

(AMERICAN SCANTIC LINE)

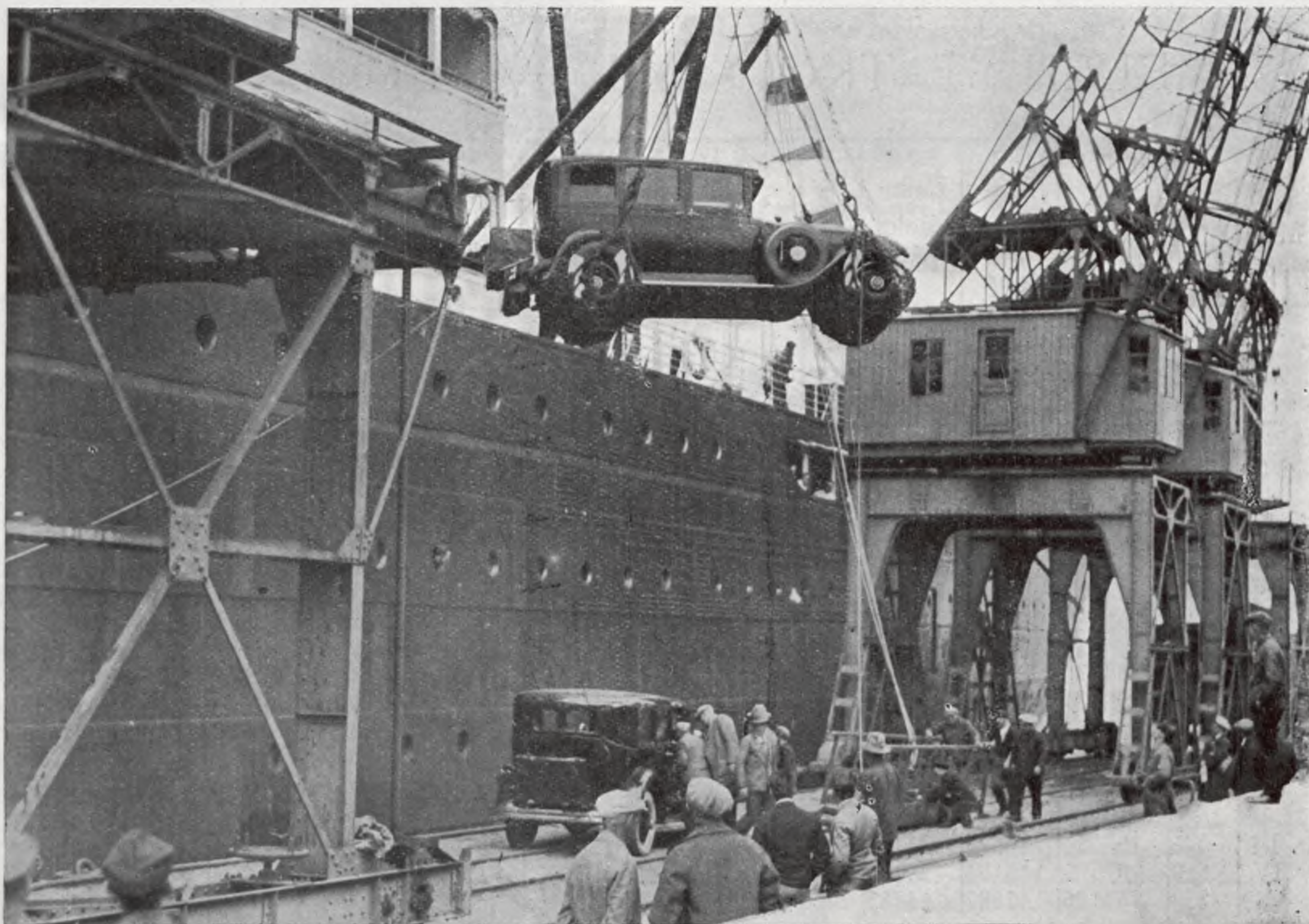
Firma „American Scantic Line" eksploatowana przez „Moore & Mc. Cormack Co. Inc.", 5 Broadway New York, po zawarciu specjalnych umów w dniu 11 kwietnia r. b. z Ministrem Przemysłu i Handlu i Ministerstwem Komunikacji, uruchomiła stałą, bezpośrednią komunikację pomiędzy Gdynią, a następującemi portami Stanów Zjednoczonych: New York, Filadelfja, Boston, Baltimore i Norfolk.

Na szlaku tym American Scantic Line posiada 10 nowoczesnych statków, podobnej do siebie konstrukcji, pędzonych ropą, o pojemności brutto około 11500 tonn każdy, które przewożą z Polski do Ameryki i w odwrotnym kierunku wszelkie towary, pocztę i pasażerów I klasy. Komunikacja odbywa się w regularnych 2-wu tygodniowych odstępach, przyczem podróż z Gdyni do Ameryki, jako bezpośrednia, trwa 14 dni.

W chwili obecnej AMERICAN SCANTIC LINE opracowuje wspólnie z Ministerstwem Komunikacji specjalne dokumenty przewozowe, lądowo-morskie (na używalność, których zresztą ma wyłączne prawo) i przy ich pomocy można będzie bezpośrednio przesyłać wszelkie towary z poszczególnych stacji Kolei Amerykańskich do poszczególnych stacji Polskich Kolei Państwowych i odwrotnie, co znacznie przyspieszy transport, zmniejszając jednocześnie jego koszt.

AMERICAN SCANTIC LINE łącząc Gdynię z Ameryką Północną i odciągając przewóz towarów z Hamburga i innych obcych portów, przyczynia się w wielkiej mierze do szybkiego rozwoju Gdyni, jako potężnego portu, co polskich exporterów i importerów winno skłonić do popierania akcji, podjętej przez tę instytucję. Każda polska firma, korzystająca z usług AMERICAN SCANTIC LINE, przyczynia się pośrednio do rozwoju portu gdyńskiego, nic nie tracąc, bo stawki przewozu z portów amerykańskich do Gdyni nie przewyższają dotychczasowych, obliczonych przez inne linje na szlaku Ameryka—Hamburg.

Z KOMUNIKACJI GDYNIA — NEW-YORK



Fot. Photo-plat.

Okręt „Penniand" T-wa Red Star Line z Liverpoolu 16 332 ton. Jest to największy okręt, jaki dotychczas odwiedził Gdynię. Okrętem tym przyjechała wycieczka amerykańska na Pow. Wystawę Krajową w Poznaniu. Widzimy wyładowywanie samochodów, jakie przywieźli ze sobą amerykanie.

Dla sfer przemysłowych amerykańskich działalność AMERICAN SCANTIC LINE posiada ten walor, że wszyscy exporterzy przesyłają swe towary do Polski i innych krajów bałtyckich na okrętach pod flagą amerykańską, nie potrzebując tem samem, korzystać z usług obcych linij okrętowych.

AMERICAN SCANTIC LINE posiada w Gdyni obszerny hangar, zbudowany przy samej przystani, który nawet dla wygody klijenteli w połowie jest wolnocłowy. Dźwigi i wszelkie inne urządzenia wyładunkowe, umożliwiające bezpośrednie przenoszenie towarów z okrętów na wagony kolejowe, lub do hangaru, uzupełniają istniejące już udogodnienia techniczne.

Biura AMERICAN SCANTIC LINE W POLSCE Sp. z ogr. odp. mieszczą się w Warszawie przy ulicy Jerozolimskiej 33, tel. 95-96 i 97-57 i w Gdyni przy ulicy Świętojańskiej tel. 17-31.

Czas trwania podróży między Gdynią, a New Yorkiem bezpośrednio wynosi 14 dni.

ODJAZD Z GDYNI OKRĘTÓW:

s. s. „COMMERCIAL TRADER" . . 13 lipiec
s.s. „BIRD CITY" : . . . . . : 22 „
s.s. CITY OF FAIRBURY" . . . 5 sierpień
s.s: „ARGOSY" . . . . . . , 18 „
s.s. „CONEHATTA" . . . . . , 2 Wrzesień

ODJAZD Z NEW YORKU OKRĘTÓW:

s.s. „BIRD CITY" . . . , . . , 20 czerwiec
s.s. „CITY OF FAIRBURY" . . 3 lipiec
s.s. „ARGOSY" . . . . , , 18 „
s.s. CONEHATA" . . . . 1 sierpień
s.s. „MINNEQUA" , ... , 15 „
s.s, „SAGAPORACK" . . . . 29 „

Należy tu również dodać, że eksport polski do St. Zjedn. Am. Północnej, dzięki tej stałej komunikacji może się znacznie wzmóc.

Kolonja polska w Ameryce jest liczna i chętnie nabywa wyroby artystyczne naszego przemysłu ludowego i wiele towarów, których długą listę posiada Izba handlowa Polsko-Amerykańska.

Próby utworzenia Towarzystwa handlowego eksportującego do Ameryki spełzły na niczem wobec braku stałej linij Grynia-New-York

Otwarcie stałej linji przyczyni się niewątpliwie do zacieśnienia stosunków naszych z najbogatszym krajem świata.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM

Rok / Miesiące	Weszło: Statki – Ogółem	Statki – z ładunkiem	Statki – próżne	Pojemność netto reg. tonn	Ładunek tonn	Pasażerowie	Wyszło: Statki – Ogółem	Statki – z ładunkiem	Statki – próżne	Pojemność netto reg. tonn	Ładunek tonn	W tem węgla tonn	Pasażerowie	Przeciętne dni postoju *a*	Ładowano przeciętnie dziennie tonn *b* – ogółem	Ładowano – na 1 dzień post. statku
1927	**530**	34	496	**422939**	**6702**	**1514**	**519**	514	5	**419322**	**889439**	878183	**7990**	*4,0*	*2436,8*	*442,7*
1928	**1108**	204	904	**985004**	**190133**	**3062**	**1093**	971	122	**973646**	**1767215**	1741489	**20066**	*4,1*	*4841,7*	*475,3*
V	108	27	81	92738	28898	702	103	93	10	86442	157078	148162	1172	*4,6*	*5067,0*	*389,8*
VI	110	32	78	88370	37504	332	114	98	16	95139	156916	155212	1956	*4,5*	*5230,5*	*349,5*
VII	123	27	96	103326	33888	1273	118	99	19	101063	169311	168489	1583	*3,9*	*5461,5*	*474,3*
VIII	110	26	84	108486	39403	325	108	91	17	102442	165312	164896	2169	*3,9*	*5332,6*	*496,4*
IX	114	14	100	102212	7040	247	118	108	10	108569	197219	197061	2283	*3,9*	*6573,7*	*496,8*
X	85	10	75	80268	2892	31	88	80	8	83431	158381	157475	2438	*3,7*	*5109,1*	*521,0*
XI	86	10	76	78631	1383	8	82	74	8	76231	143888	143770	2291	*3,4*	*4796,0*	*553,4*
XII	98	19	79	90452	11641	66	86	79	7	80093	151811	150780	2832	*4,1*	*4897,1*	*451,8*
1929																
I	106	17	89	90625	11424	7	118	106	12	113182	206588	210853	1847	*5,7*	*6664,1*	*330,5*
II	30	4	26	25577	3328	2	9	6	3	8163	8221	6976	505	*5,1*	*293,6*	*249,1*
III	46	12	34	40691	24343	1	51	47	4	39707	96968	96938	—	*24,3*	*3128,0*	*84,9*
IV	119	20	99	115104	36945	6	129	103	26	125096	215913	213803	1440	*5,1*	*6964,9*	*362,6*
V*c*	152	26	126	147082	44865	509	149	133	16	133410	242594		1836			

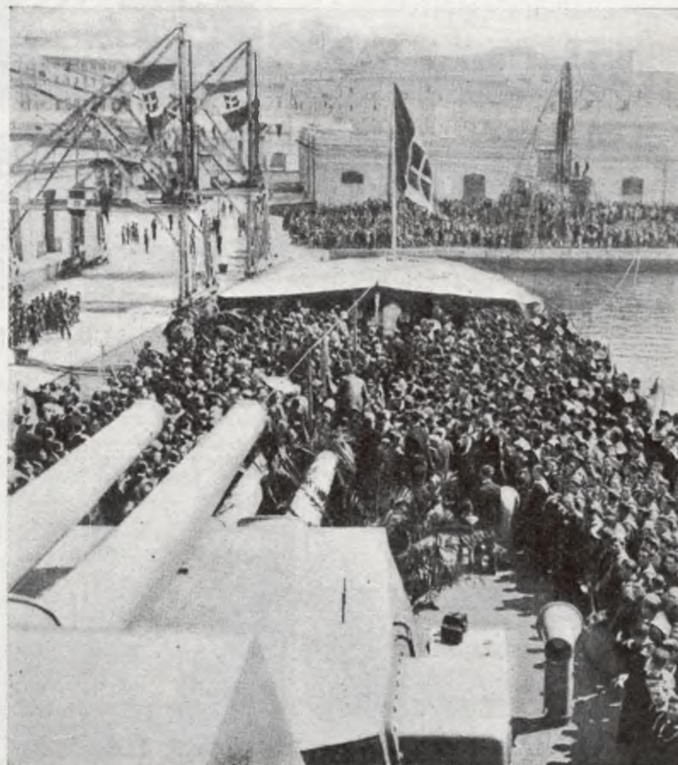
a Czas postoju liczono od dnia przybycia do dnia odejścia włącznie. *b* Niedziel i świąt nie odliczano. *c* Dane tymczasowe. Nie brano pod uwagę statków, które nie przyjęły żadnego ładunku.

Źródło: Sprawozdania Urzędu Morskiego w Gdyni i Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

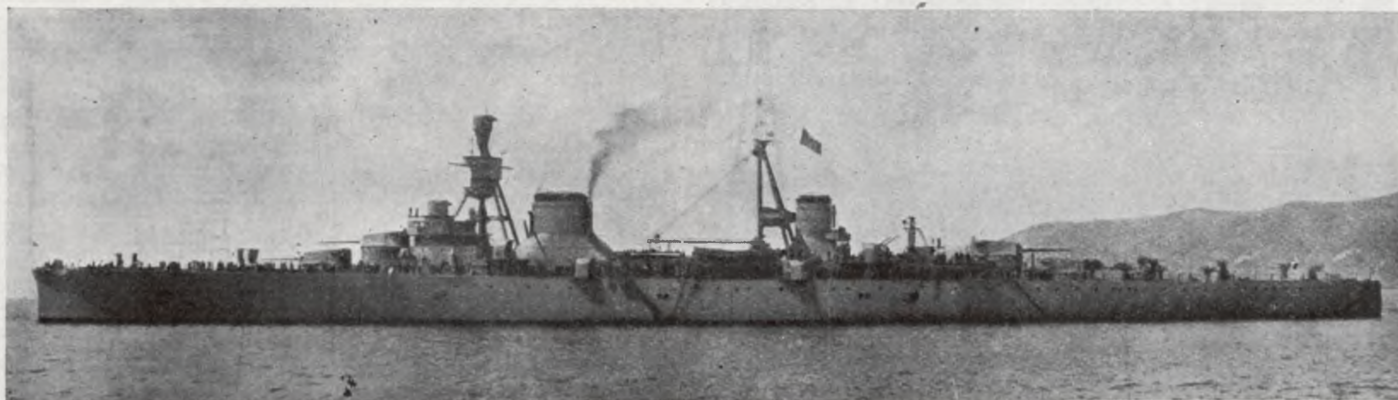
NOWE OKRĘTY

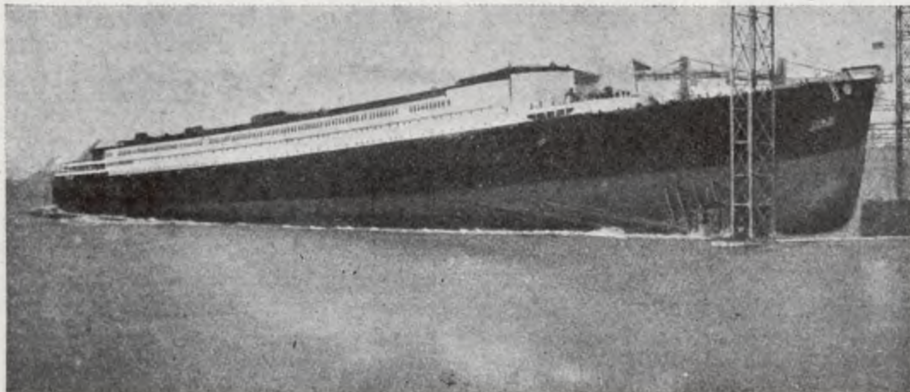
MARYNARKA WŁOSKA





Nowy włoski krążownik „Trieste“ (10,000 ton): długość 195 m., szerokość 20 m, zagłębienie 5,75 m., siła 250.000 koni parowych, szybkość 35 węzłów. Uzbrojenie: 8 dział o średnicy 203 mm., 16 o śred. 100 mm., 4 mitraljezy 40 mm. Ilustracje przedstawiają mszę św., uroczyste zawieszenie bandery i profil krążownika.

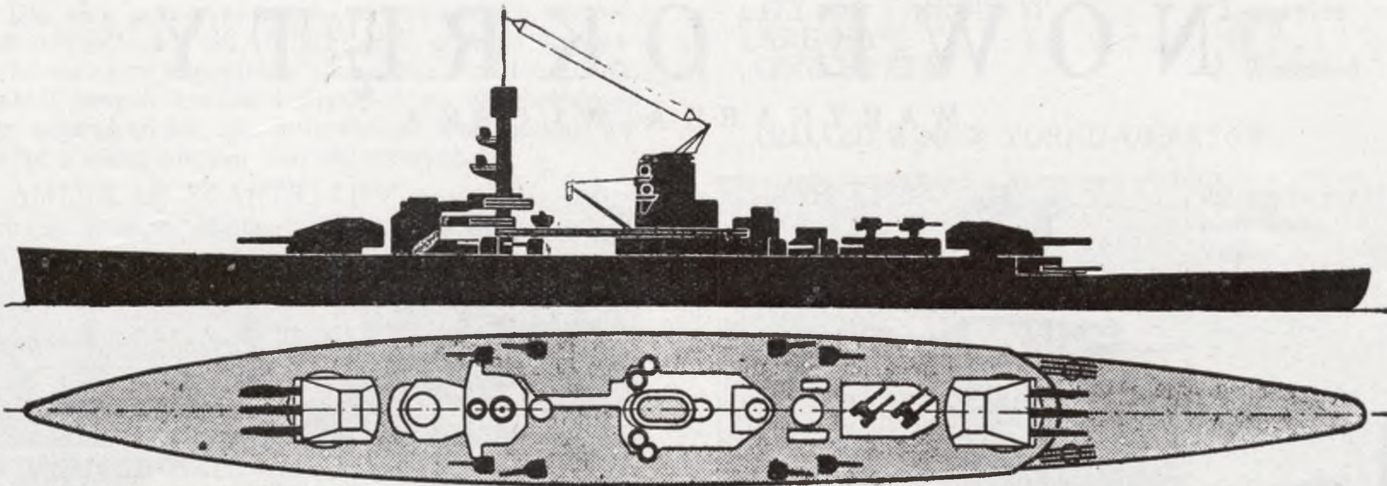




MARYNARKA NIEMIECKA

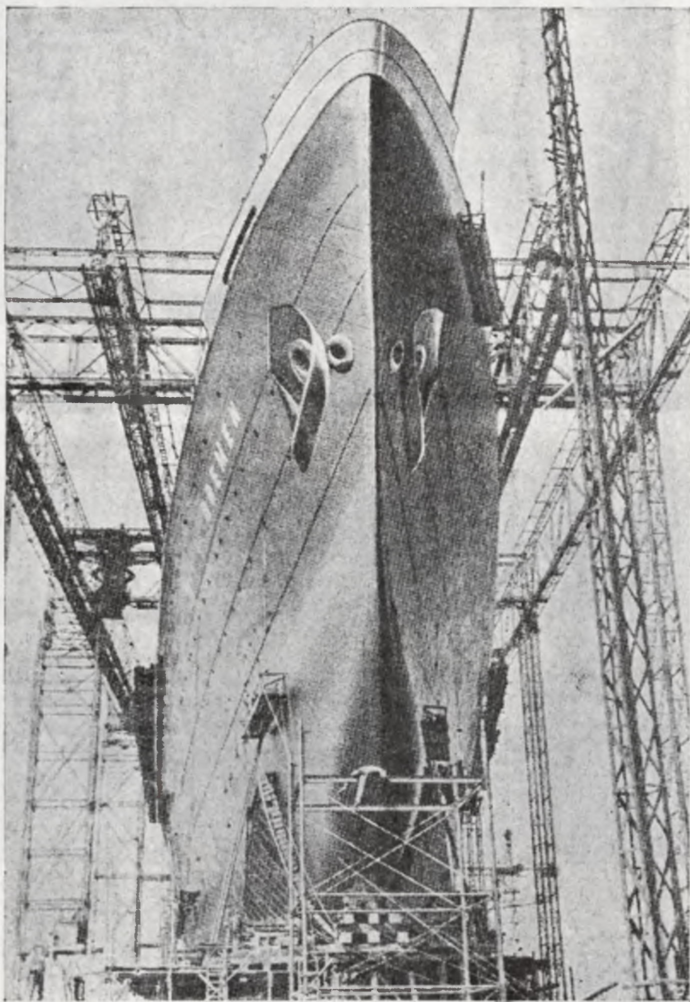
Marynarka handlowa niemiecka nietylko rychło została odbudowana, ale dąży do zaimponowania światu największemi, najszybszemi i najwytworniej urządzonemi okrętami.

Wybudowany obecnie „Bremen“ i „Europa“ (pomimo pożaru, który ją częściowo zniszczył) są kolosami oceanu. „Bremen“ uwidoczniony tu z profilu (p. str. następna) ma 55.000 ton pojemności.



Nowobudowany według planu admirała Scheer'a niemiecki krążownik, poruszany motorami Diesla, o jednym kominie.

Z MARYNARKI HANDLOWEJ NIEMIEC



Okręt „Bremen" (porównaj str. poprzednią) widziany z przodu w stoczni. Okrętem tym i okrętem „Europą" pragną Niemcy osiągnąć rekord szybkości dla okrętów pasażerskich, okręty te mają robić 28 węzłów (t. j. około 50 kilometrów na godzinę).

BIBLJOGRAFJA

„Umowy C. I. F." *H. Goitein.* —Tłumaczył Tadeusz Sławiński. Wydawnictwa Państwowego Instytutu Eksportowego, tom III, 1929 str. VIII+50. Niejednej rzeczy nauczymy się praktycznie od zagranicy, często drogo płacąc za to. Tem pożyteczniejszą okazuje się każda akcja, mająca na celu przyswojenie młodemu handlowi zamorskiemu Polski zasad, wypracowanych już od stuleci zagranicą. Do tego przyczyni się w dużej mierze omawiana praca, której ukazanie się bardzo gorąco witamy.

Umowy c. i. f. coraz więcej górują obecnie nad umowami f. o. b. Jest to zrozumiałe z uwagi na powszechne po wojnie trudności ulokowania na rynkach zagranicznych wytworów i produktów wytwórczości krajowej. Producent musi poszukiwać odbiorcę; musi zachęcić go do kupna towaru. W takich warunkach sprzedaż f. o. b., obciążająca nabywcę szeregiem czynności, nie wytrzymuje konkurencji ze sprzeważą c. i. f. Jest to pierwsza przyczyna, zmuszająca eksporterów naszych do zapoznania się ze skomplikowanemi zasadami umów c. i. f.

Praca P. Goiteina zapoznaje nas z istotą i zasadami umów c. i. f. Znajdujemy tam przedewszystkiem materjały dotyczące konferencji warszawskiej International Law Associacion, która przyjęła t. zw. „Reguły Warszawskie, 1928" (Warsaw Rules) — dalej polski tekst tych reguł, które — podług opinji tłumacza — mogą liczyć na zapewnioną międzynarodową receptę, gdyż opierają się, jako na podstawie, na wieloletnich tradycjach handlu morskiego. Opublikowanie tych „Reguł" zasługuje na specjalną uwagę. W dalszym ciągu Autor omawia zasady prawne kontraktów c. i. f., ilustrując je licznemi przykładami, zaczerpniętemi z bogatego skarbca ustawodawstwa, orzecznictwa sądowego i zwyczajów angielskich. Znajdujemy więc rozbiór poszczególnych czynności, zawartych w umowie c. i. f., wszechstronnie omówionych i zanalizowanych, jak również praw i obowiązków nabywcy, środków prawnych i t. d. Każdą tezę, każdy przepis, czy zwyczaj—ilustruje Autor przykładem, wziętym z praktyki; nie tylko ułatwia to orjentację w materjale i łatwiejsze opanowanie go, lecz nadto czyni książkę bardzo zajmującą, nadając jej, obok niezaprzeczonej wartości teoretycznej, charakter praktycznego informatora dla powiększającej się liczby naszych morskich eksporterów. Całą książkę czyta się łatwo i z wielkiem zainteresodaniem, do czego przyczynia się w dużej mierze dobry przekład. To też spodziewamy się, że spotka się ona z szerokiem uznaniem. Tłumaczowi zaś i wydawcy należy się wdzięczność za udostępnienie polskim sferom handlowym tak pożytecznego dzieła.

POLSKA EKSPANSJA MORSKA

ROZWÓJ EKSPORTU I HANDLU POLSKIEGO Z CHINAMI

Specjalna Komisja składająca się z wybitnych handlowców polskich, pracujących na rynku charbińskim przedłożyła tamtejszemu delegatowi R. P. memorjał treści następującej:

Rynek chiński już przed kilkudziesięcioma laty zajęli w pierwszym rzędzie anglicy i francuzi, a następnie rynek ten stopniowo starały się opanować i inne narodowości z niemcami na czele. My, polacy pozbawieni przed wojną światową politycznej samodzielności z jednej strony, z drugiej zaś posiadając bliski i pojemny rynek rosyjski, byliśmy podówczas mało zainteresowani poszukiwaniem nowych rynków zbytu dla swoich produktów. W dobie obecnej samodzielności państwowej, w przededniu zawarcia traktatu handlowego z Chinami, a szczególniej po utracie rynku rosyjskiego, uważamy za konieczne i właściwe zwrócić uwagę Rządu i sfer przemysłowych, handlawych i finansowych na pojemny rynek chiński gdzie nasza ekspansja gospodarcza znalazłaby ujście w szerokim zakresie.

Mamy do zanotowania doniosły fakt dążenia Chin do kulturalnego rozwoju olbrzymiego kraju przez rozbudowę miast na wzór europejski, budowę nowych linij kolejowych, floty, fabryk i t. p., co z każdym rokiem zwiększa import artykułów technicznych. Import towarów i wyrobów europejskich wynosił za ostatnie lata około 800.000.000 dolarów amerykańskich.

Wkrótce po ukończeniu wojny europejskiej, handlowcy polacy oddawna osiedli w Chinach i Mandżurji, starali się i starają nawiązać stosunki handlowe z krajem, nie szczędząc swojej pracy i energji w celu zainteresowania sfer handlowo-przemysłowych. Niestety z żalem musimy stwierdzić, że większość naszych przemysłowców mało interesuje się rynkiem chińskim, dowodem czego jest brak odpowiedzi w wielu wypadkach na nasze listy i depesze, niechęć lub odmowa w wysłaniu kolekcji, nadsyłanie kolekcyj tych w terminach, uniemożliwiających tranzakcję, lub tak niedbale zestawionych, iż przyjęcie obstalunku jest niemożliwe. Nasze usilne próby o kalkulowaniu cen w walucie angielskiej lub amerykańskiej f. o. b. port europejski w rzadkich tylko wypadkach bywają uwzględniane, natomiast fabryki najczęściej oferują ceny loco fabryka bez opakowania i zobowiązania, co wyklucza możliwość wszelkich tranzakcyj. Ceny zaś c. i. f. port odbiorczy prawie żadna firma nie podaje. Znakomita większość firm krajowych sprzedaje swoje wyroby wyłącznie na akredytywy, żądając nawet wypłacenia takowych w Warszawie, choć powszechnie jest wiadomem, że banki krajowe nie posiadają tu nietylko swoich oddziałów, ale nawet łączności z tamtejszemi bankami, poza sowieckim bankiem.

Firmy krajowe w wielu wypadkach nie życzą sobie dostosować się do przyjętej tam standartowej długości materjałów sztuczkowych, oraz standartowego opakowania. Nie pociadając narazie ani attache handlowego, ani też izby handlowej, która mogłaby być pomocną w usunięciu i uregulowniu nastręczających się trudności, oraz przyjęłaby na siebie zadanie bezstronnej wzajemnej informacji, dotyczącej przemysłu polskiego i rynków chińskich, nie możemy reagować inaczej, jak przez zwrócenie łaskawej uwagi sfer miarodajnych na powyższe defekta: do czasu zaś ukonstytuowania się oficjalnych placówek wyrażamy gotowość do współpracy w tym kierunku.

Jeśli handel z Mandżurją przy tak niesprzyjających okolicznościach stale się jednak rozwija, pomimo braku silnych organizacyj importowych, to zawdzięczamy to jedynie inicjatywie prywatnej i dawnemu systemowi handlu. Mandżurja to jednak nie Chiny i wogóle import do tej prowincji wynosi około 3% ogólnego wwozu do Chin. Przed nami stoi zaś otworem olbrzymi rynek chiński, do którego musielibyśmy zastosować się pod każdym względem, by móc importować nasze towary. Zasadniczy zaś warunek sprzedaży oparty jest wyłącznie na kontraktach, zawieranych przy pośrednictwie „kompradora", który łączy firmę europejską z chińską klijentelą i za nią odpowiada. Kontrakty zawierane są podług wzorów, analiz i próbek przy zastosowaniu cen c. i. f. port odbiorczy ze ścisłem oznaczeniem terminu dostawy, prócz tego towar może być wykupionym w ciągu 60 dni po nadejściu statku do portu. Zadatki zaś i akredytywy nie są udzielane. Dostawy kolejowe i rządowe dokonywane są na mocy przetargów. Firma przyjmująca udział w przetargach winna wnieść wadjum w stosunku 5% zaoferowanej sumy, przy otrzymaniu zaś zamówienia 5% gwarancji. Wzamian wadjum można również przedstawić listy gwarancyjne miejscowych solidnych banków. Zarządy kolejowe płacą w najlepszym razie 50% wartości akredytywą i 50% po nadejściu towaru na miejscu.

Wreszcie cały szereg artykułów i produktów może liczyć na zbyt, tylko w tym wypadku, jeśli będzie sprowadzany przez producentów na skład, jak np. nafta i produkty naftowe.

Na tę gałęź przemysłu polskiego należałoby zwrócić szczególną uwagę rządu.

Posiadając bogaty przemysł, znaczne pokłady nafty, traktat handowy i najlepsze chęci nie będziemy w możności opanować rynku chińskiego, dopóki nie stworzymy wielkich i silnych organizacyj importowych i nie uzyskamy długoterminowych i tanich kredytów eksportowych i nie zrozumiemy korzyści stąd wypływających. Na usprawiedliwienie naszego przemysłu należy zaznaczyć, iż import i eksport do Chin dokonywany jest prawie wyłącznie przez silne firmy eksportowe, których my niestety ani w Charbinie, ani w kraju jeszcze nie posiadamy i do czasu utworzenia ich nie możemy marzyć o tem, aby zająć wybitne stanowisko wśród konkurentów innych krajów.

Sprawa transportu ze względów politycznych i ekonomicznych jest niemniej ważną i dążeniem naszem winno być jaknajprędsze wyzwolenie się z tranzytowej dro-

gi przez Niemcy, stworzenie bezpośredniej stałej komunikacji między portami: Gdańsk-Gdynia, Daleki Wschód, narazie choćby przy pomocy zafrachtowanej flotyli obcego mocarstwa.

Z produktów i surowców, nadających się do eksportu, wyliczyć można: olej bobowy, olej drzewny, jedwab surowy i sztuczkowy, herbatę, skóry bydlęce, futra, szczecina, włos koński etc.

Eksport tych produktów wymaga jednak znacznych kapitałów i specjalnych organizacyj w poszczególnych branżach.

Reasumując powyższe wyrażamy nadzieję, że sfery rządowe i przemysłowe nietylko zainteresują się naszem oświadczeniem z punktu widzenia informacyjnego, lecz przyobleką materjał ten w formy reane i w pierwszym rzędnie wpłyną: 1) na popieranie powstających polskich firm eksportowych przez udzielanie kredytów eksportowych, 2) na zawiązanie wzajemnych stosunków między bankami krajowemi i na Daleki Wschód, 3) na powołanie do życia czynników informacyjnych w kraju i w Charbinie, 4) na uregulowanie sprawy transportu morskiego przez Gdynię lub Gdańsk. Przypuszczając, iż do czasu zawarcia traktatu z Chinami i wyznaczenia przy tamtejszych konsulach attache handlowego, mogą być potrzebne dalsze i szersze informacje, proponuje się:

Utworzenie przy Delegacji R. P. „Biura Informacyjno-handlowego" w celu załatwiania tych czynności w Charbinie w porządku stałym.

Ilość członków biura, oraz sposób wyboru pozostawiamy do uznania Delegacji, wyrażając nadzieję, że będą powołani z grona handlowców kolonji polskiej w Charbinie. *(Pie)*

TRANSPORTY CZECHOSŁOWACKIE VIA GDAŃSK — GDYNIA

W dodatku „Der Warenmarkt" do Nr. 9 tygodnika „Wirtschaft", zamieszczono artykuł, zatytułowany „Czechosłowacko-polska taryfa morska — nową taryfą konkurencyjną" (Der tschechoslovakisch polnische Seehafentarif ein neuer Wettewerbstarif"); artykuł jest ciekawy, ale należy traktować go nader krytycznie.

Na wstępie autor zaznacza, że polsko-czechosłowacka taryfa morska nosi cechy taryfy konkurencyjnej; zdaniem jej jest ściągnięcie transportów czechosłowackich do Gdyni i Gdańska przez przyznanie nadzwyczaj niskich kosztów przywozu. Sfery oficjalne czechosłowackie przypisują tej taryfie poważne znaczenie, czego dowodem jest mowa ministra komunikacji Najmana z dn. 10 kwietnia r. b., w której zaznaczył, że zaprowadzenie bezpośredniej komunikacji pomiędzy Czechosłowacją a portami polskiemi otwiera czechosłowackiemu handlowi zagranicznemu nowe praktyczne drogi.

Porównanie kosztów przewozu najważniejszych towarów importowych względnie eksportowych z Gdańska, Gdyni z innemi portami przedstawione jest następująco:

Rodzaj towaru	Stacja	Hamburg 10 t.	Hamburg 15 t.	Szczecin 10 t.	Szczecin 15 t.	Gdynia-Gdańsk 10 t.	Gdynia-Gdańsk 15 t.	Tryjest 10 t.	Tryjest 15 t.
		w halerzach za 100 kg.							
Deski	Homenau	3.451	3.141	3.017	2.769	—	1.060	2.340	—
	Szolyva	3.553	3.243	3.119	2 871	—	1.095	2.060	—
Drzewo okrąg. 2.5 m. . .	Homenau	2.987	2.699	2.638	2.382	—	1.030	1.910	—
	Szolyva	3.089	3.771	2.740	2.484	—	1.074	1.980	—
Ruda że'azna .	Trzyniec	—	1.253	—	974	—	527	—	1.330
Żelazo w sztabach . . .	Berno	2.168	1.994	1.887	1.733	1.837	1.887	1.620	—
	Frysztat	2 009	1.777	1.676	1.482	1.461	1.233	1.915	—
Fosfaty nawóz sztuczny. .	Brzecława	—	1.376	—	1.198	—	1.013	930	—
	Preściejew	—	1 266	—	1.092	—	936	1.185	—
	Żylina	—	1.273	—	1.163	—	766	1.210	—

Zdaniem autora z przykładów tych przebija się konkurencyjność nowej drogi, której z punktu widzenia gospodarczego nie uważa za racjonalną. Dowodem tej „nieracjonalności" mają być odległości głównych punktów w Czechosłowacji od najbliższych portów. Odległości te wynoszą:

	Szczecin	Hamburg	Gdańsk-Gdynia
Praga	493	664	771
Cheb	510	557	930
Morawska Ostrawa .	546	807	729
Brzecława Lundenburg	668	897	860

„Der Warenmarkt" zaznacza, że polsko-czechosłowacka taryfa jest niebezpieczna dla dotychczasowych połączeń kolejowych i okrętowych, prowadzących do Bremy, Hamburga, Lubeki i Szczecina, które z punktu widzenia geograficznego i gospodarczego uważać należy za najbardziej odpowiednie.

Konsulat Mor. Ostrawa.

HANDEL POLSKI Z LEWANTEM PRZEZ PORT TRYJESTEŃSKI

Około 65% ogólnych obrotów między Polską a Tryjestem stanowią towary, idące przez ten port tranzytem. Tranzyt ten wynika prawie wyłącznie ze stosunków handlowych Polski z krajami lewantyńskiemi, jak Albanja, Grecja, Egipt, Palestyna, Syrja, Turcja i t. d. Nieznaczne tylko ilości w dziale eksportu polskiego przypadają na inne kraje, jak południowe Włochy, Algier, Maroko i t. d. Natomiast w dziale importu odgrywają większą rolę, niż przy eksporcie z Polski, kraje pozalewantyńskie, jako kraje pochodzenia towarów, np. Brazylja (kawa).

W pierwszym kwartale r. b. tranzyt polsko-zamorski przez Tryjest kształtował się w sposób następujący (w kwintalach):

	Przywóz z Polski	Wwóz do Polski
styczeń	19.275	19.073
luty	5.155	14.916
marzec	25.167	19.155
Razem:	49.597	53.144

W zestawieniu z ruchem tranzytowym za analogiczny okres r. ub. otrzymuje się następującą tabelę:

r. 1929	49.597	53.144
r. 1928	54.866	48.240

W porównaniu więc z rokiem 1928 eksport z Polski spadł o 5.269 kw., import zaś do Polski wzrósł o 4.904 kw.

Poszczególne pozycje eksportu polskiego w tych dwuch okresach czasu wykazały znaczniejsze różnice, co ilustruje następujące zestawienie, obejmujące ważniejsze towary:

	r. 1929:	r. 1928:
Węgiel kamienny	25.625	21.150
Fasola i inne warzywa	9.419	19.420
Naczynia blaszane	3.318	3.934
Meble	3.264	2.292
Nasiona nieoleiste	3.219	2.325

Pomimo wyparcia węgla polskiego z rynku włoskiego, węgiel ten idzie tranzytem przez port tryjesteński w ilościach większych, niż w r. ub. Jest to wskaźnikiem, że Lewant, jako rynek węglowy, nie jest bez znaczenia.

Spadek eksportu fasoli tłomaczy się większem zapotrzebowaniem na ten artykuł w zimie r. b. ze strony państw europejskich z powodu nieurodzaju w Europie środkowej. To też ceny, ofiarowywane przez kraje lewantyńskie, były łatwo przelicytowane przez bogatsze kraje przemysłowe Europy. Stąd mniejsze zainteresowanie polskich eksporterów fasoli rynkami lewantyńskiemi.

Wzrost eksportu mebli raz jeszcze potwierdza możliwości i realne zdobycze polskiej ekspansji w tej dziedzinie na Lewant.

Import do Polski przez Tryjest przedstawiał się w pierwszym kwartale r. 1929 i 1928 następująco:

	r. 1929:	r. 1928:
Bawełna	18.854	15.469
Tytoń	11.523	476
Cytryny i pomarańcze	7.337	5.239
Ryż	1.352	10.676

Przytoczone artykuły, jako posiadające największe znaczenie, nie są przeważnie pochodzenia lewantyńskiego. Stąd wniosek, że przy tranzycie przez Tryjest w znacznie większej mierze wchodzi w grę w stosunkach polsko-lewantyńskich eksport z Polski. To też z tego tytułu bilans handlowy kształtuje się dla Polski dodatnio. Odmienniej się natomiast przedstawia rzecz, o ile się uwzględnia import tranzytujący do Polski i z innych krajów, na co właśnie wskazuje częściowo powyższe zestawienie.. Największy wzrost wykazał import tytoniu, który zwiększył się dzięki intensywnym zakupom, uczynionym przez Polski Monopol Tytuniowy, w południowych Włoszech.

Natomiast znaczny spadek importu ryżu przypisać należy całkowitemu prawie przejęciu handlu w tej dziedzinie przez port Gdyni.

OBROTY HANDLOWE PORTU TRYJESTAŃSKIEGO.

Pierwsze cztery miesiące r. b. wykazały zwyżkę obrotów towarowych Tryjestu w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. o 11% w odniesieniu do ruchu całkowitego. W poszczególnych jednak kierunkach obrotów towarowych dają się stwierdzić niejednolite zmiany.

Ilustruje to poniższe zestawienie:

	Styczeń, 1929 r.	Kwiecień 1928 r.
Przywóz kolejami	3.667.330	4.279.735
„ morzem	7.031.109	5.284.554
„ całkowity	10.698.439	9.594.289
Wywóz kolejami	4.253.621	3.857.190
„ morzem	2.701.515	2.422.381
„ całkowity	6.955.136	6.279.571
Obroty kolejami	7.920.951	8.136.925
„ morzem	9.732.624	7.706.935
„ całkowite	16.653.575	15.843.860

Przedewszystkiem daje się zauważyć zjawisko stałego zmniejszania się przywozu drogą lądową. W rozpatrywanym okresie Tryjest doznał w tym kierunku nowej znacznej straty, bo sięgającej blisko 15% w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. Fakt ten dowodzi, że zaplecze tryjesteńskie, t. zn. Europa środkowa nie wykazuje zwiększenia swej siły wywozowej w kierunku Tryjestu, ale wręcz przeciwnie — zmniejsza swój eksport dosyć znacznie. W konsekwencji tego stanu rzeczy wywóz drogą morską, który wprawdzie nie wykazał spadku — zwiększył się bardzo nieznacznie.

Natomiast wywóz z Tryjestu kolejami, i, zwłaszcza przywóz drogą morską, wykazują znaczny wzrost. Szczególnie dzięki tej ostatniej pozycji, port tryjesteński powoli wraca do przedwojennej wysokości swych obrotów portowych. Charakter tych obrotów, jak widać z powyższego, swój punkt ciężkości przesuwa coraz bardziej z kierunku „przywóz lądem — wywóz morzem" na — „przywóz morzem — wywóz lądem".

POLSKI PRZEMYSŁ I HANDEL W MEKSYKU.

Ostatnio powstała największa w Meksyku fabryka torebek damskich pod firmą: „Reichenbach, Nadel y Cia, S. en c. „La Continental" Av. Uruguay 94 Despacho 49 Mexico D. F." W fabryce tej przeważa kapitał i siły fachowe polskie. Między innymi udziałowcami znacznymi są polacy pp. Nadel, Krajewski i Rozwadowski. Dwaj pierwsi prowadzą fabrykę. Fabryka zajmuje obecnie na początek około 50 robotników i personelu i produkcja jej w obecnym stanie kalkuluje się na około 150.000 do 200.000 dolarów rocznie. Fabryka uzyskała podniesienie cła na torebki od rządu meksykańskiego i rokuje jak najlepsze nadzieje.

DZIAŁ ORGANIZACYJNY K.F.N.

J. S.

NIECO O FLOCIE MORSKIEJ

Polska, jak wiecie po uzyskaniu niepodległości uzyskała również i dostęp do morza, przez które otrzymała możność połączenia się z całym światem. Jak wielkie korzyści wypływają z posiadania morza, tak dla całego Państwa jak i dla każdego obywatela, wiele rozwodzić się nie potrzeba. Jeśli wspomnimy tylko o tem, że posiadanie własnego morza pozwala prowadzić handel z całym światem, a więc sprzedawać do krajów zamorskich te nasze bogactwa, które mamy dziś do zbycia, jak węgiel, drzewo, naftę i t. p., a kupować bez cła od innych narodów towary, których w naszym kraju niema, albo ich brakuje, a które dla rozwoju naszego bogactwa społecznego są potrzebne, to wielka korzyść z posiadania morza dla każdego z nas będzie zupełnie zrozumiała. A pamiętajmy, że samo morze ma w sobie wielkie bogactwa, jak niezliczoną ilość ryb, które nam służą za pożywienie, woda morska posiada własności lecznicze i t. p. Nie sposób w tym krótkim artykule wyliczyć tych korzyści, jakie morze daje Państwu i Społeczeństwu. Krótko mówiąc jesteśmy szczęśliwi, że mamy morze. Ale chcąc to morze posiadać nazawsze i mieć te korzyści, o których częściowo powyżej wspomniałem, trzeba mieć silną flotę tak wojenną jak i handlową.

Wojenną dlatego, żeby broniła naszych brzegów od zachłanności wroga, handlową dlatego, żebyśmy własne twory i towary z innych krajów mogli przewozić na własnych okrętach, a nie na cudzych, bo jak dziś sprawa stoi, musimy grube pieniądze płacić obcym za przewóz.

Państwo nasze i Rząd nasz nie są w możności w krótkim czasie wybudować floty wojennej i handlowej, bo to bardzo dużo pieniędzy kosztuje (parowiec o pojemności 3.000 tonn kosztuje około jednego miljona 200 tysięcy złotych) i gdybyśmy my wszyscy jako obywatele naszego Państwa nie poszli Rządowi i Państwu z pomocą, to musielibyśmy na dużą flotę morską długo jeszcze czekać.

Ale tak źle nie jest. Społeczeństwo nasze, doskonale rozumie znaczenie floty morskiej dla Państwa, już się organizuje w celu zbierania funduszów na budowę okrętów.

W Warszawie istnieje Komitet Floty Narodowej, który usilnie pracuje nad zorganizowaniem całego społeczeństwa w kierunku zbierania wkładek na cel floty,

Już prawie niema takiego powiatu w Polsce, gdzieby nie było choć jednego Koła Komitetu Floty Narodowej. Jeśli przyjmiemy, że wszystkich obywateli w naszem Państwie jest 30 miljonów i jeśli każdy obywatel złoży do Komitetu Fl. Nar. co miesiąc tylko 10 groszy, to w ciągu jednego miesiąca uzbiera się 3 miljony złotych, a w ciągu roku 36 miljonów. Za pieniądze złożone przez wszystkich obywateli w ciągu jednego roku, licząc tylko po 10 groszy miesięcznie od każdego, można kilka dużych i kilka mniejszych okrętów wybudować. A więc do Was, kochani obywatele Rzeczypospolitej Polskiej apelujemy. Każdy z Was ma rodzinę, znajomych i przyjaciół. Weźcie sprawę posiadania przez nasze Państwo silnej floty morskiej gorąco do serca i gdzie tylko możecie, nakłaniajcie do tego każdego obywatela, ażeby został członkiem Komitetu Floty Narodowej i wpłacał wkładki, oraz by w swej miejscowości zakładał Koła Komitetu Floty Narodowej. Po wszelkie informacje w tej sprawie należy zwracać się listownie pod następującym adresem:

WARSZAWA, ul. ELEKTORALNA 2, KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Konto czekowe Pocztowej Kasy Oszczędności (P. K. O.) Komitetu Floty Narodowej, na które można wpłacać wkładki pieniężne Nr. 30.

DO APELU!

NIECH FLOTA NASZA W JAK NAJKRÓTSZYM CZASIE STANIE SIĘ POTĘŻNA.

Z KOMITETU FLOTY NARODOWEJ



Mjr. w st. sp. Jan Śliwowski został zamianowany Szefem Centralnego Biura Komitetu Floty Narodowej.

KOMITET FLOTY NARODOWEJ

KOŁO POMORSKIE

ZA ZEBRANE PIENIĄDZE

KUPUJE PIERWSZY OKRĘT

OKRĘT TEN PRZEZNACZONY BĘDZIE DLA SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE

ORGANIZACJA K. F. N. NA ŚLĄSKU

Pow. BIELSKI:

pow. Bielsko — Zast. Starosty Stef. Cwojdziński.
szk. Bielsk — Prof. Bandoła.
„ Bielsk — Prof. Dr. Benesch R.
„ Bielsk — Ucz. VIII kl. Józef Biały.

pow. CIESZYŃSKI:

szk. Cieszyn — Naucz. Janina Pizłówna.
„ Cieszyn — „ Jan Sabela.

Pow. KATOWICKI:

m. Bielszowice — Witold Wierzbowski.
gm. Halemba — Nacz. Gm. Ernst.
„ Maciejkowice — Nacz. Gm. C. Wiechuła.
szk. Mysłowice — Dyr. Paweł Kaiser.
gm. Pawłów — Nacz. Gm. Jan Wiechuła.
„ Roździeń — Kier. Szk. J. Jarosławski.
„ Wełnowiec — Jan Broll.
m. Katowice — Michalski Dyonizy.
okr. Katowice — Inż. Jan Kiedroń.

szk. Królewska Huta — Jan Wielbiński.
„ Królewska Huta — Edward Giżycki
„ Królewska Huta — Dr. Bander.
„ Mysłowice — brak przewodniczącego (ks. Proksch).
„ Królewska Huta — Jonik Teodor.
„ Nowa wieś — Jan Świderski
„ Roździeń — kier. szk. J. Jarosławski.
„ Królewska Huta — Naucz. Kołodziejczyk.
„ Katowice — Mohr Józef.
„ Królewska Huta — Naucz. Bol. Koluszko.
„ Katowice — Chęcińska.
„ Mysłowice — Tor prof.
„ Katowice Chrząstowski.
„ Siemianowice — Fr. Ypaj.
„ Szopienice — Naucz. Z. Gajerówna.
„ Słupno — St. Łukaszkiewicz.
„ Dąbrówka Mała — J. Chramiec.
„ Dąbrówka Mała — J. Namysło.
„ Dąbrówka Mała — Kier. Gomółko.
„ Giszowiec — M. Batka.
„ Janów — Kier. St. Pierzyński.

szk. Janów — J. Madej.
„ Mysłowice — Piotr Siemaszko.
„ Mysłowice — Szuber Michał.
„ Mysłowice — St. Szczęsny.
„ Mysłowice — Dyr. J. Kuliński.
„ Nikiszowiec — Kier. Szk. III Baron.
„ Nikiszowiec — „ „ II Rud. Glatler.
„ Nikiszowiec — Naucz. E. Essenówna.
„ Roździen — Kier. J. Jarosławski.
„ Szopienice — Wł. Cieśliński.
„ Brzezinka — Kier. Krzemień.
„ Katowice III — Skarbisz Kier. Szk.
„ Katowice II — St. Papciak.
„ Katowice — Ignacy Białek.
„ Katowice III — Tad. Walaszek.
„ Katowice — Augustyn Koch.
gm. Michałowice —

Pow. LUBLINIECKI:

szk. Lubliniec — Seweryn Brzozowski.
P. P. Lubliniec — Podkom. Szary.

Pow. PSZCZYŃSKI:

szk. Pszczyna — Wł. Markiewicz.
„ Mikołów — Witek Roman.
„ Pszczyna — Dyr. Fr. Prade.
„ Pszczyna Gola Karol.

Pow. RYBNICKI:

gm. Krywałd Szczygł. — Inż. Stan. Wierzbicki.
szk. Zory — Dr. Majako.
„ Zory — Kier. szk. Bomba.
„ Rybnik Lgota — Naucz. St. Józefowiczówna.

Pow. ŚWIĘTOCHŁOWICE:

gm. Brzeziny — Nacz. Gm. Franc. Kotucha.
„ Brzozowice — Antoni Miąskiewicz.
„ Bytom-Nowy — Nacz. Gm. Machon.
m. Chropaczów — Nacz. Urz. Okr. Józef Trojok.
gm. Dąbrówka W. — Nacz. Gm. Józef Szeja
„ Godula — Nacz. Urz. Okr. Fr. Jędrosz.
„ Hajduki Nowe — Nacz Gm. Józef Nowak.
„ Kamień — Nacz. Gm. Sokoła.
„ Lipiny Nacz. Gm. Franc. Lazar.
„ Łagiewniki — Franc. Zając.
„ Orzegów — Kier. Eug. Rohrbach.
„ Piekary W. — Nacz. Gm. Pudlik.
pow. Świętochłowice — Nacz Urz. Okr. Wiktor Polak.
gm. Szarlej — Brak przewodniczącego.
szk. Orzgów — kier. szk. Eckert Grzegorz.
gm. Ruda — Franc. Zalczuch.
szk. Rudu Śl. — Koliski.
„ Wielkie Hajduki — Kier. Szk. Klugie.
„ Łagiewniki — Maternowski.
„ Jabłoński.
„ Chropaczów — Grzesik Franc.
„ Brzozowice — Rom. Jakubiński.

Pow. TARNOGÓRSKI:

pow. Tarnowskie Góry — Fronczek.
szk. Tarnowskie Góry — Prof. Wójcik.
gm. Nakło — Nacz. Gm. Józek Kalus.
m. Miasteczko — Kier. Rudolf Zaręba.
szk. Tarnowskie Góry — (Brok Przewodnicząca).
„ Tarnowskie Góry—Rajta (Dokszt. Szkoła Przem.).
„ Tarnowskie Góry—Rajta (Dokszt. Szkoła Kup.).

KRONIKA

POSIEDZENIA WYDZIAŁU WYK. K. FL.. N.

W dn. 14 i 28 maja r. b. odbyło się posiedzenie Wydziału Wykonawczego pod przewodnictwem posła St. Zalewskiego.

Tematem obrad Wyd. Wyk. były sprawy organizacyjne Komitetu. Na wyróżnienie zasługuje uchwała w sprawie ufundowania przez K. Fl. N. nowego szkolnego statku dla szkoły Handl. w Tczewie.

ODCZYTY PROPAGANDOWE GEN. M. ZARUSKIEGO.

Sekretarz generalny K. Fl. N. gen. M. Zaruski wygłosił szereg odczytów propagandowych. w Łowiczu, Bydgoszczy i Warszawie.

INSPEKCJE ORGANIZACYJNE.

Z ramienia Centrali K. Fl. N. w sprawach organizacyjnych bawił w województwach Poznańskim i Łódzkim inspektor K. Fl. N. St. Lech Tomczak, który nawiązując kontakt z wybitniejszemi osobistościami poszczególnych miejscowości celem założenia kół miejscowych.

PAWILON K. FL. N. NA WYSTAWIE W POZNANIU

Krótka, bo niespełna 2-letnia działalność Komitetu została, zobrazowana na P. W. K. w Poznaniu. Efektowne stoisko w pawilonie rządowym w dziale morskim świadczy o wynikach prac komitetu.

Poza starannie wykonanemi wykresami, Z których każdy zwiedzający orjentuje się o wielkim rozwoju tej instytucji, ogólną uwagę zwracają 2 worki z korkami, imitującemo złote polskie, jako porównanie zbiórek na cele komitetu z lat 1927 i 1928 oraz 2 miniaturowe okręciki, z których jeden pod szkłem został wypożyczony z prywatnych zbiorów Marszałka Piłsudskiego a drugi — od podoficerów garnizonu warszawskiego.

Barwne choragiewki, flagi oraz obrazy morskie artysty malarza uzupełniają piękną całość stoiska.

Przy zwiedzaniu tego stoiska nabieramy przeświadczenia, że żaden Polak, zwiedzający tę placówkę, nie ominie jej, nie zapisawszy się do szeregu członków komitetu. Cel najbliższy komitetu — budowa statku szkolnego dla naszej marynarki handlowej — na każdego z nas wkłada ten szczytny obowiązek

Fr. B.

OKÓLNIKI

OKÓLNIK.

Wobec licznych zgłoszeń i zapytań poszczególnych pp. Członków Korespondentów i Zarządów Kół w sprawie flag Komitetu Floty Narodowej komunikujemy, że Komitet będzie posiadać u siebie na składzie flagi już w pierwszej połowie maja r. b.

W związku z tem komunikujemy, że flagi będziemy rozsyłać na podstawie zapotrzebowań, skierowanych do Komitetu Floty Narodowej, przyczem należność za każdą flagę w sumie Zł. 12.— prosimy wpłacać do P. K. O. na konto Nr. 30, z nieodzowną adnotacją na odcinku środkowym dowodu wpłaty **„należność za flagę“.**

Rozmiar flagi 80 ctm. X 128 ctm. bez drzewca, o kolorach państwowych, a na białem polu na tle wschodzącego słońca okręt, oraz inicjały „K. Fl. N.“.

Z poważaniem
Sekretarz Generalny K. Fl. N.
(—) Gen. M. ZARUSKI.

DO CZŁONKÓW KORESPONDENTÓW K. FL. N. PRACUJĄCYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA LWOWSKIEGO.

Komitet Floty Narodowej, w celu skoordynowania pracy Koła Komitetu Wojewódzkiego we Lwowie z pp. Korespondentami, działającymi na terenie województwa lwowskiego i tam zamieszkałymi, uprasza W. Pana o bezwarunkowe i bezzwłoczne zgłoszenie się osobiste lub listowne do Zarządu Koła Komitetu Wojewódzkiego Fl. Nar. we Lwowie (Plac Smolki L. 3. IV. p. Gmach Tymczasowego Wydziału Samorządowego), celem nawiązania kontaktu oraz ścisłego uzgadniania swej działalności z Zarządem Komitetu Wojewódzkiego.

Za Sekretarza Generalnego
K. Fl. N.
ŚLIWOWSKI
mjr w st. sp.

Z ODDZIAŁÓW

K. F. N. W BYDGOSZCZY.

Okręgowy Komitet Floty Narodowej w Bydgoszczy rozszerzył swoją działalność na powiaty: bydgoski, szubiński, żniński, inowrocławski, strzeliński i wyrzyski i w tym celu dokooptował 100 nowych członków. W dniu 13-go maja odbyło się pod przewodnictwem p. starosty dr. Berety zebranie organizacyjne rozszerzonego komitetu. Po wysłuchaniu niezmiernie interesującego referatu przedstawiciela zarządu głównego Komitetu Floty Narodowej w Warszawie, p. generała Zaruskiego, popierądze (magistrat bygdoski na ten cel stanowiono naśladować akcję dawnego niemieckiego Flottenvereinu. Za uzbierane już przed rokiem wyasygnował 5000 zł.) ufundowany będzie nowy statek dla polskej floty handlowej. Pojemność i nazwę okrętu ustali okręgowy komitet zależnie od wyników finansowych zapoczątkowanej akcji. Do prezydjum komitetu budowy okrętu należą oprócz pp. starosty dr. Berety i dr. Chmielarskiego p. konsul Rolbiesgi i starostowie wspomnianych wyżej powiatów i miast wydzielonych. Sekretarzem prezydjum mianowano p. mecenasa Śpikowskiego, nowego syndyka miejskiego, zastępcą kap. Parczyńskiego. Wydział wykonawczy składa się z pp.: ppułk. Polniaszka, dr. Maryńskiego, inż. Bernaczka, mec. Nieduszyńskiego, mec. Szczudłowskiego, pułk. Czuruka i dyr. Bauera. Do sekcji finansowo-propagandowej zaproszono pp. dyr. Radwańskiego ,inż. Tarnowskiego, mec. Wirskiego, prof. Czajkowskiego, majora Arciszewskiego, dyr. Kwiatkowskiego, ks. Hanelta i red. Nowakowskiego. Komisję rewizyjną tworzą pp.: dyr. Pampuch, dyr. Jankowski i dyr. Caczka-Ruciński ze Solca.

K. F. N. W GNIEŹNIE.

Odbyło się z inicjatywy p. stadosty Słabego w gmachu Starostwa zebranie organizacyjne „Floty Narodowej", na które przybyli przedstawiciele samorządów, sądu, szkolnictwa, wojska, bankowości, władz bezpieczeństwa, przemysłu itd. Zagaił zebranie starosta Słaby, witając zebranych oraz wyjaśniając cel zebrania. Celem tym jest utworzenie na gruncie gnieźnieńskim placówki „Floty Narodowej", którąby miała za zadanie rozpowszechnianie idei floty narodowej i werbowanie członków. Że posiadanie własnej potężnej floty jest nieodzownym warunkiem mocarstwowego stanowiska Polski, o tem zdaje się, obywateli przekonywać nie potrzeba, gdyż silna flota morska i powietrzna — to ostoje bezpieczeństwa państwa.

W dalszym ciągu swego przemówienia zaznajomił p. Starosta obecnych ze statutem „Floty Narodowej", szczególnie z paragrafami, dotyczącemi kategorji członków, którzy dzielą się na wspierających, wspierających-czynnych, wspierających-opiekunów, wspierających-dożywotnich i założycieli, zależnie od sumy wpłaconych składek. — W dyskusji zabierali głos p. Zakrzewski, p. insp. Kusza, p. dyr. Śmielecki, p. prezes dr. Tomaszkiewicz, wypowiadając się za utworzeniem placówki „Floty Narodowej" w Gnieźnie; wobec czego przystąpiono do wyboru zarządu, do którego weszli: p. starosta Słaby jako przewodniczący i p. prezydent Barciszewski, p. prok. Sobieracki, p. prez. Kasprowicz, p. insp. Kusza, p. dyr. Gawroński i p. Kubicki z Fałkowa jako członkowie wgl. zastępcy.

POWIATOWY KOMITET „FLOTY NARODOWEJ" DO SPOŁECZEŃSTWA POW. KARTUSKIEGO.

Niedawno utworzony komitet „Floty Narodowej" pod przewodnictwem p. starosty dozpoczął już gorliwą działalność. chu starostwa zabranie prezydjum, które-W piątek, dnia 17 b. m. odbyło się w gmamu przewodniczył w zastępstwie służbowo nieobecnego p. starosty inspektor szkolny p. Barański.



Stanisław Malewski, radca prawny czasopisma „Flota Narodowa".

Z krótkiego sprawozdania p. kpt. Niteckiego, jako sekretarza, który również chwilowo zastępuje nieobecnego skarbnika p. n. nauczyciela Jasińskiego, wynika, że społeczeństwo powiatu zrozumiało cel komitetu i nadsyła coraz więcej ofiar i wkładek pieniężnych na konto „Floty Narodowej" do Powatowej kasy komunalnej w Kartuzach. Pan nadleśniczy Neymann zdaje krótkie sprawozdanie jako referent organizacyjny i zaraz zaznacza, iż jego działalność pójdzie w tym kierunku, ażeby w powiecie zorganizować jak najwięcej kół gminnych i t. d. W tym celu odbędą się w najbliższych dniach rejonowe konferencje nauczycieli, wójtów i sołtysów. Z kolei następuje sprawozdanie referenta propagandowego p. prof. Flisaka oraz inspektora powiatowych kół p. komendanta Dudzińskiego. W wolnych wnioskach poruszono sprawę czapek marynarskich z napisem „Polskie Morze", które w celu propagandy nosić będą wszyscy członkowie tej pożytecznej instytucji. Już za kilka dni ujrzymy wszystką młodzież tutejszego gimnazjum w czapkach marynarskich. Powiat. komendant P. W. p. kapitan Nitecki już zamówił czapki marynarskie dla członków jednostek P. W. wpowiecie.

Komitet „Floty Narodowej" tutejszego powiatu zwraca się z apelem do wszystkich obywateli, a przedewszystkiem do szkół, zrzeszeń, organizacyj itp., by organizowali się w „Koła Floty Narodowej". Dotychczas zawiązało się w powiecie „Ko-Floty Narodowej urzędników komunalnych" oraz „Policyjne Koło Floty Narodowej".

Komitet wierzy w to, że koła ziemian, sfery przemysłowe, handlowe i wogóle całe obywatelstwo przyczyni się w wydatny sposób do wzmożenia zasobów finansowych tutejszego powiatowego komitetu „Floty Narodowej, a temsamem do stworzenia potężnej floty morskiej.

Każdą sumę złożoną na konto w Kasie komunalnej komitet „Floty Narodowej" będzie podawać do powszechnej wiadomości z podaniem nazwisk wszystkich ofiarodawców.

Niechaj więc w zbiórce na palską siłę morską nie zabraknie nikogo w powiecie, a ofiarnym obywatelom komitet „Floty Narodowej" składa już zgóry serdeczne podziękowanie.

K. F. N. W TORUNIU

DALSZE OFIARY NA OKRĘT HANDLOWY „POMORZE".

Związek Inwalidów Wojennych w Toruniu — zł. 50. Kpt. Konieczny zebrane jako trzydniowy żołd wśród rezerwistów KM II 67 pp. powołanych na trzydniowe ćwiczenia — zł. 25,89. Nauczycielstwo powiatu chełmińskiego — zł. 150. Prof. K. Krukowski zebrane w Lubawie — zł.87,60. Redakcja „Słowa Pomorsiego kwoty zebrane od różnych osób w czasie od 10.I—18.IV zł. 654,10. Gminy pow. gnieskiego — zł. 137,50. Bank Ludowy w Tucholi — zł. 100. Starostwo Kartuzy (drobne składki) — zł. 372,70. Powiat. Komitet Fl. Nar. w Brodnicy — zł. 4833,04. Gminy powiatu tucholskiego — zł. 2899,92. Gminy powiatu lubawskiego — zł.1655,84. Gminy powiatu morskiego — zł. 4575,24. P. Goerigzk z Działdowa — zł. 25. P. Piskorski z Działdowa — zł. 10. P. Rutkowski z Działdowa Działdowski — zł. 500. P. Goetz-Grabowski zł. 18,85. P. Stodolski z Gródek powiat Kramariewo — zł. 50.

Ofiarodawcom składa Wojewódzki Komitet serdeczne podziękowanie.

SAMORZĄDY NA OKRĘT HANDLOWY „POMORZE".

1) Sejmik Powiatu Grudziądzkiego uchwalił na rok bież. 1929/30 subwencję na okręt handlowy „Pomorze" w sumie 8474 zł.

2) Korporacje Miejskie w Nowemmieście nad Drwęcą uchwaliły subwencję na ten sam cel w kwocie 1533 zł.

3) Korporacje Miejskie w Chełmży uchwaliły subwencję w sumie 3893 zł.

LIST OTWARTY

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ DO ZAMOŻNYCH SFER SPOŁECZEŃSTWA W POLSCE.

Komitet Floty Narodawej (po blisko dwuletniej działalności, mającej na celu gromadzenie funduszów na budowę floty morskiej, której dotkliwy brak nasze państwo odczuwa, doszedł do przeświadczenia że wszelkie ofiary i wkładki, jakie dotychczas zebrał, pochodzą przeważnie od sfer niezamożnych, t. j. urzędników, robotników, małorolnych gospodarzy, szkół, wojska i funkcjonarjuszów policji, natomiast ze strony sfer zamożniejszych oddźwięk na tę niezwykle doniosłą potrzebę narodową był dotychczas tak słaby, że wyraził się zaledwie w minimalnych odsetkach całej dotychczasowej zbiórki na odradzającą się flotę morską naszego państwa.

Komitet Floty Narodowej w przypuszczeniu, iż cel ten tak doniosły zdołał ujść uwagi naszej świadomej, a zasobniejszej w środki materjalne części społeczeństwa, w zaraniu drugiego dziesięciolecia niepodległości zwraca się z gorącym apelem o jak najintensywniejsze poparcie zamierzeń Komitetu Floty Narodowej i składanie w tym celu odpowiednich do stopnia zamożności i pozycji społecznej obywateli sum pieniężnych.

Komitet Floty Narodowej jest głęboko przekonany, iż apel jego w chwili odradzania się i rozbudowy floty morskiej, gwarantującej nasze mocarsatwowe stanowisko i pełny rozwój ekonomiczny naszego kraju, tym razem nie pozostanie bez echa, gdyż nie do pomyślenia jest, ażeby w tem wielkiem i wiekopomnem dziele mogło zabraknąć tych wszystkich, którym warunki i chwila dziejowa nie odmówiły dysponowania większemi środkami materjalnemi.

To też Komitet Floty Narodowej zwraca się i liczy przedewszystkiem na jak najszersze koła, ziemian, sfer przemysłowych, bankowych, zrzeszeń handlowych i rzemiosła oraz na tych wszystkich obywateli, którzy mogą w wydatniejszy sposób przyczynić się do wzmożenia zasobów finansowych Komitetu Floty Narodowej, a tem samem do stworzenia potężnej floty morskiej.

Dla informacji podajemy, że Kom. Floty Narodowej mieści się w Warszawie, ul. Elektoralna 2 (gmach ministerstwa przemysłu i handlu) tel. 30—34, a conto czekowe P. K. O. nr. 30.

Każdą złożoną sumę Komitet Floty Narodowej podawać będzie do powszechnej wiadomości z podaniem nazwisk wszystkich ofiarodawców. Wierząc głęboko, że w tej naprawdę narodowej, bo obejmującej całe społeczeństwo naszego kraju i historycznej ze względu na swą olbrzymią doniosłość zbiórce na polską siłę morską, nie zbraknie nikogo, i że najbliższe zestawienia statystyczne, sum złożonych, będą dowodem, że wszyscy obywatele odrodzonego Państwa Polskiego rozumieją i odczuwają nietylko swe prawa, ale i obowiązki.

To też, licząc się z najlepszym wynikiem naszego apelu, Komitet Floty Narodowej składa z góry najserdeczniejsze podziękowanie.

Sekretarz Generalny K. Fl. N.:
(—) gen. M. ZARUSKI

Z PRASY

W prasie codziennej dość często ukazują się artykuły, traktujące o realniejszem zainteresowaniu się sprawami morza.

W Nr. 123 „Polski Zbrojnej" w artykule „Ku Morzu" p. Bogusława Miłosza między innymi są postawione zapytania, dotyczące połączenia się Komitetu Floty Narodowej z Ligą Morską i Rzeczną w jedną organizację oraz połączenia czasopism, traktujących o sprawach morskich, w jeden organ-tygodnik, gdzie Sz. Autor wychodzi z założenia, że tego rodzaju koordynacja w dużym stopniu przyczyniłaby się do zmożenia propagandy morskiej.

INFORMACJA PRASOWA

jest to ajencja i poradnia w sprawach propagandy i reklamy prasowej oraz prenumeraty gazet i czasopism w Polsce i zagranicą, a przedewszystkiem biuro wycinków z artykułami i wiadomościami we wszystkich sprawach z prasy krajowej i zagranicznej, Warszawa, ul. Bracka Nr. 5. Telefon 241-53.

POD PRZEWODNICTWEM MARSZAŁKA SEJMU

ISTNIEJĄCY NA MOCY USTAWY SEJMOWEJ Z DN. 16 LUTEGO 1927 R.

KOMITET

FLOTY NARODOWEJ

MA NA CELU ROZBUDOWĘ FLOTY POLSKIEJ

WKŁADKA ROCZNA WYNOSI 1 ZŁOTY

Wszyscy obywatele Rzplitej winni być członkami

KOMITET FLOTY NARODOWEJ

ADRES: ELEKTORALNA 2. KONTO CZEKOWE P. K. O. — 30.

WIADOMOŚCI DROBNE

KOMUNIKACJA MIĘDZY GDYNIA A HAWREM.

Linja okrętowa „Compagnie Generale Transatlantique" w Gdyni utrzymuje regularną komunikację pasażerską i towarową (przeciętnie co 10 dni) pomiędzy Gdynią a Hawrem. W Hawrze okręty mają połączenie z transatlantyckiemi okrętami tejże linji, oraz z linjami żeglugi przybrzeżnej.

POLSKO-CZESKIE TOW. HANDLU WĘGLEM.

Przy udziale Ministerstwa Robót Publicznych, Agrarni Banky i Związku Handlarzy węglem, powstało Polsko-Czeskie Towarzystwo Handlu Węglem z kapitałem 660.000 Kc. Celem Towarzystwa jest handel polskim węglem i koksem, w którym to celu Towarzystwo odbierać będzie od Ministerstwa Robót Publicznych pozwolenia na przywóz kontyngentowego węgla. Interesy Towarzystwa prowadzą K. Swoboda i B. Novak (Agrarni Banka), Erwin Kaufmann (fa K. Koniger et Sohn w Pradze). A Rużiczka u Uścia, Dr. Fischer (Min. Verej. Praci), B. Jirasek (Związek Handlarzy Węglem) i F. J. Kroiher (Centralny Związek Organizaji Rolniczych).

POPISY AKROBATYCZNE NA SAMOLOCIE.

W niedzielę dnia 2 b. m., o godz. 12-ej na lotnisku cywilnem przy ul. Topolowej w Warszawie odbył się popis akrobatyczny na samolocie K. W. Kunau.

Samolot prowadził pilot komunikacyjny T. Bukowiecki. Bilety w cenie zł. 1. Całkowity dochód na rzecz Komitetu Floty Narodowej.

SŁUP SŁOWIAŃSKI W GDYNI.

Dnia 19 czerwca odbyło się w Gdyni uroczyste ustawienie nad brzegiem słowiańskiego słupa granicznego przez delegatów polskiego związku młodzieży wiejskiej oraz delegatów narodów słowiańskich, którzy przybyli w tym celu do Gdyni ze zjazdu na P. W. K. w Poznaniu. Słup słowiański jest 4 metry wysoki w kształcie ośmiokątnym, w którego podstawie znajdą się szkatułki, zawierające ziemię z różnych państw słowiańskich.

PIĘKNY CZYN GMINY WIEJSKIEJ.

Polska marynarka handlowa odczuwa wielki brak personelu oficerskiego. Personel ten wychowuje Szkoła Morska w Tczewie. Kurs nauk polega na studjach teoretycznych w szkole i obowiązującej praktyce na żaglowym statku szkolnym.

WYTWÓRCZOŚĆ I HANDEL POLSKI WINNY STAWAĆ SIĘ CORAZ BARDZIEJ AKTYWNEMI I TWORZYĆ NA CORAZ TO NOWYCH RYNKACH ZAMORSKICH ZAPOTRZEBOWANIE NA POLSKIE WYROBY.

Do chwili obecnej zadanie to spełniał statek szkolny „Lwów", który dzisiaj przekroczył 60 lat służby morskiej i ze względu na bezpieczeństwo nie może być już wysyłany w dalsze podróże morskie. Wobec powyższego niezbędne jest nabycie nowego statku szkolnego.

To też Wydział Wykonawczy Komitetu Floty Narodowej, uwzględniając tę palącą potrzebę naszej marynarki handlowej, całą swoją energię i wysiłek skierował na jaknajintensywniejsze gromadzenie funduszów i kupno nowego statku szkolnego, ażeby w najbliższym czasie móc go naszej młodej marynarce handlowej ofiarować.

Komitet Floty Narodowej, wierząc w ofiarność społeczeństwa, powoli przybliża się do spełnienia pierwszego konkretnego czynu, a mianowicie do kupna nowego statku szkolnego.

Zrozumienie posiadania silnej floty morskiej coraz głębiej zapuszcza korzenie w społeczeństwie. Jako przykład, ilustrujący głęboko obywatelskie stanowisko szerokich warstw społecznych, niech posłuży fakt następujący:

We wsi Wierzbicy, powiatu radomskiego, w dniu 28 kwietnia b. r. pod przewodnictwem wójta gminy, Pawła Dujki, odbyło się zebranie specjalnie, poświęcone sprawie zorganizowania Koła Komitetu Fl. N. Na zebraniu tem wszyscy jednogłośnie uchwalili przystąpić do Komitetu Fl. N. i opodatkować się na rok 1929 po 1 zł. od gospodarstwa.

Jest to pierwszy tego rodzaju zbiorowy obywatelski czyn, gdzie cała gmina dobrowolnie opodatkowała się. Wierzymy, że czyn ten posłuży wszystkim gminom Rzeczypospolitej za przykład naśladowania. O ileby nadzieja ta została spełniona, to co rok marynarka nasza powiększałaby się o kilkanaście okrętów.

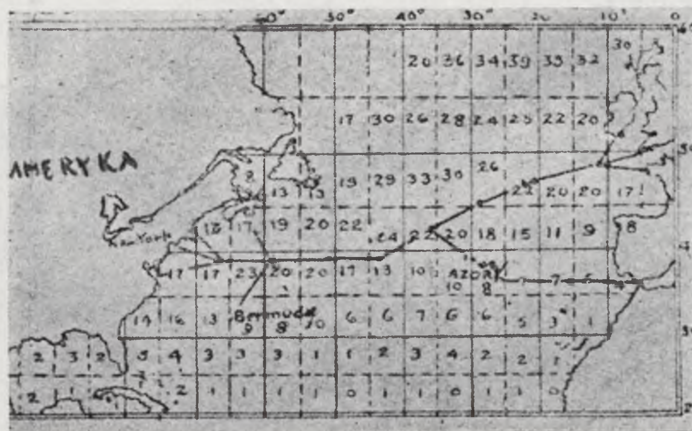
„SAGUACHE", OKRĘT STAŁEJ KOMUNIKACJI GDYNIA — NEW-YORK, RATUJE Z TONĄCEGO NIEMIECKIEGO OKRĘTU MARYNARZY, PRZYSTROJONYCH NA ŚMIERĆ W MUNDURY GALOWE.

Dyrektor linji okrętowej „American Scantic Line", której statki stale kursują między Gdynią a New-Yorkiem i portami Ameryki północnej, p. A. Osiecimski-Czapski udzielił nam łaskawie następującej wiadomości o bohaterstwie załogi okrętu „Saguache", należącego do rzeczowej linji.

Zgodnie z amerykańską tradycją okręt towarowy „Saguache" linji „American Scantic Line, należącej do Moore i Mc. Cormack Co., wyratował załogę tonącego niemieckiego okrętu towarowego Rodelheim, złożoną z 27 ludzi. Znajdując się o pięćset mil na wschód od Cape Race i będąc do połowy zalani wodą, oficerowie Rodelheimu zdali sobie jasno sprawę z beznadziejnej swej sytuacji i wysłali w przestrzeń alarmujące hasło S. O. S.

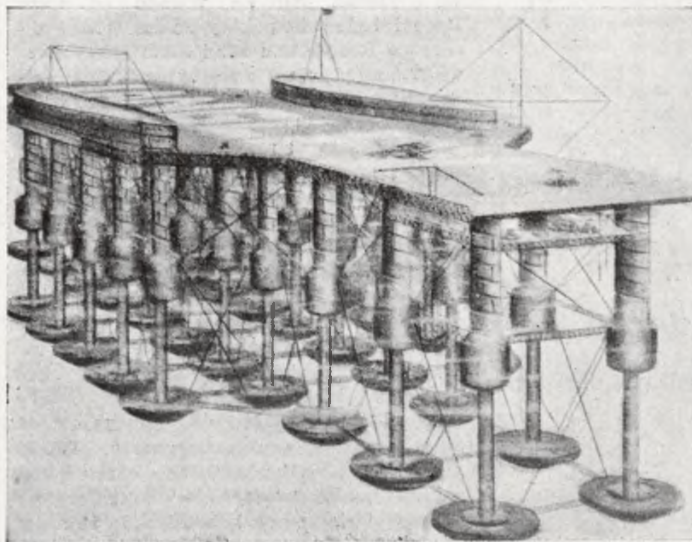
Wołanie to usłyszało parę okrętów, lecz prócz Saguache jeden z nich tylko starał się o odszukanie tonących. Gdy z poza opadających mgieł nocnych, ukazał się okręt Saguache. Rodelheim opuścił na wodę łódź ratunkową, która szczęśliwie dopłynęła do przybyłego na pomoc amerykańskiego okrętu. Po udanej próbie, kursując pomiędzy dwoma okrętami, uniosła z załogi swej jeszcze czworo ludzi, lecz następny wyjazd jej był już bezpowrotny: przewróciła się, wciągając za sobą na dno dwóch marynarzy. Wtedy to kapitan Bendetti z okrętu Saguache rzucił załodze swej pytanie, czy nie zgłosi się kto na ochotnika do sterowania łodzi ratunkowej w celu dalszego przyjścia z pomocą tonącemu okrętowi. Wszyscy stanęli do apelu (ma to zwykle miejsce na statkach amerykańskich). P. L. Sederholta, pierwszego oficera okrętu, wybrano do kierowania akcją. Padły krótkie rozkazy i łódź z dobraną załogą spuszczono na wodę. Było ciemno i na morzu szalała burza. Po upływie zdawałoby się nieskończenie długich chwil — łódź ratunkowa przybyła obciążona ładunkiem ludzkim i raz jeszcze wrócić musiała, by zabrać kapitana i pozostałą załogę. Rozbitków zabrano na pokład okrętu.

Po przewiezieniu załogi Rodelheimu na okręt Saguache zauważono, iż wszyscy, zarówno oficerowie jak i marynarze, poubierani byli w swe galowe mundury. Dzielni marynarze niezbyt cenią swe życie — to też w chwili niebezpieczeństwa nie myśleli wiele o ratowaniu się, zależało im jednak na tem, by w tak uroczystej chwili wystąpić w pełnej — odświętnej formie.

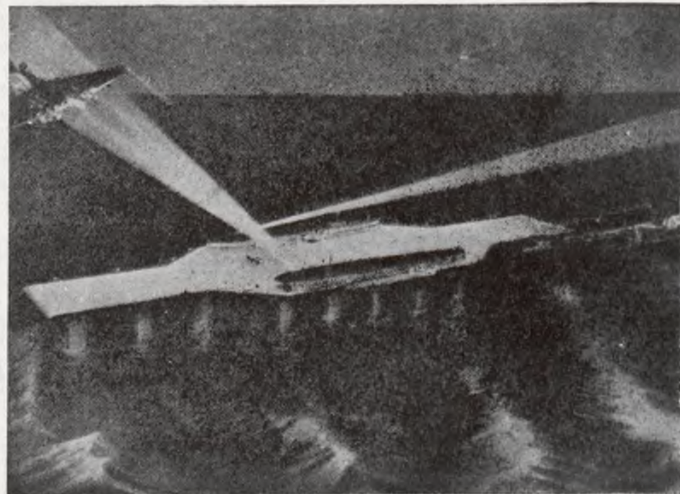


Mapa stacji pływających, jakie mają być rozlokowane na Atlantyku, dla stworzenia stałej komunikacji powietrznej między Europą (Anglja, Hiszpanja) a New-Yorkiem (porównaj str. 24).

STAŁA KOMUNIKACJA POWIETRZNA PRZEZ ATLANTYK



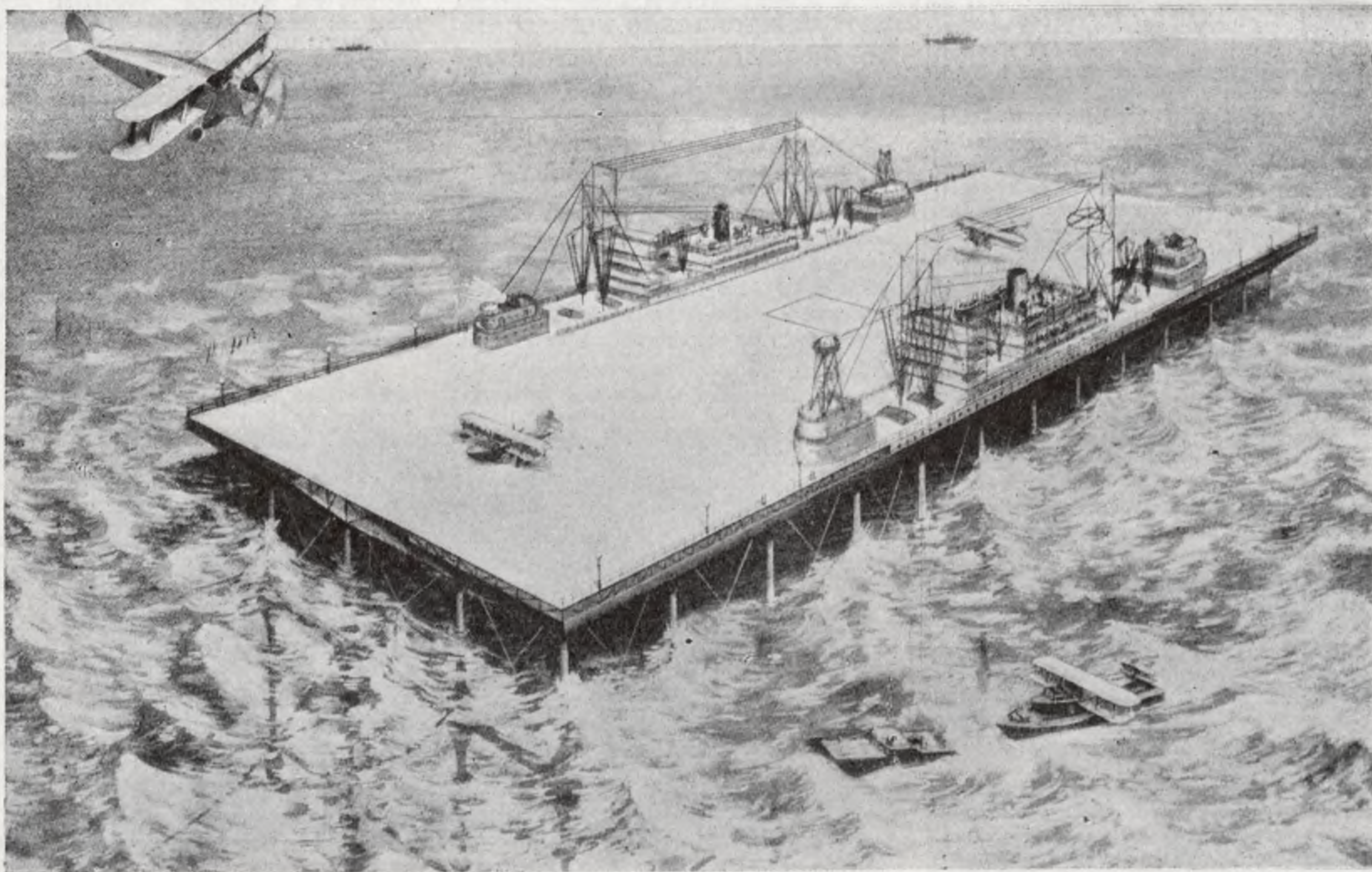
Konstrukcja zlotu sztucznej wysoy (patrz str. 23)



Reflektory wyspy (rodzaj morskiej latarni) świecące stale podczas nocy.

W kołach amerykańskich coraz więcej interesują się sprawą stałej komunikacji przez Atlantyk. Coraz więcej powstaje projektów utworzenia stałej komunikacji. Obecnie powstało specjalne T-wo, które opracowało projekt i zamierza ustanowić stałą komunikację między kontynentami obydwu półkul.

Obok podane ilustracje dają pojęcie o zasadach projektu.



Stacja (pływająca wyspa sztuczna) dla samolotów, przelatujących z Europy do Ameryki. Dwa statki motorowe po bokach utrzymujące wyspę w oznaczonym miejscu Atlantyku. Dwie stacje radjonadawcze i odbiorcze. Schronisko dla samolotów wewnątrz wyspy.

Prenumerata: rocznie 18 zł., półrocznie 9. Dla członków K. F. N. ustępstwa.
Adres redakcji: Warszawa, Nowy-Świat 7 m. 40, tel. 531-27. Konto P. K. O. 18981.
Adres administracji: Warszawa, ul. Nowy-Świat 7 m. 40, tel. 531-27. Redakcja i administracja jest czynna od 12 do 1-ej godz.
ZA WYDAWNICTWO: JÓZEF KĄKOLEWSKI. REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: STANISŁAW LECH-TOMCZAK
Drukarnia Literacka, Warszawa, Nowy-Świat 22. Telefon 281-88.